

Il testo trascrive i risultati della ricerca PRIN/2008 che ha come titolo *ITATOUR. Visioni territoriali e nuove mobilità. Progetti integrati per il turismo nella città e nell'ambiente*. La ricerca, che si avvale dell'esperienza di cinque sedi universitarie e dialoga con differenti dimensioni disciplinari, ha avuto un interlocutore privilegiato (Imbesi) che ha fatto assieme da critico e da accreditatore. Il coordinatore nazionale della ricerca ha condiviso la responsabilità della produzione con i coordinatori delle diverse unità operative attraverso un metodo di lavoro fondato sull'intreccio di responsabilità e contenuti.

Il lavoro sviluppa cinque tematiche su cinque territori. Le tematiche sono: il paesaggio, la mobilità, la stanzialità, le interazioni, la gestione. Tutte questioni inerenti il turismo e il territorio. Le realtà oggetto di attenzione partendo dal Nord sono: il lago di Como, il Cilento, la valle del Crati, il Val di Noto, il Val di Mazara, rispettivamente curate da Giovanna Fossa (Politecnico di Milano), Elvira Petroncelli (Università di Napoli Federico II), Mauro Francini (Università della Calabria), Paolo La Greca (Università di Catania), Nicola G. Leone (Università di Palermo). In ciascuno dei luoghi oggetto di studio è stato fatto un convegno con operatori del settore turistico, studiosi di varie discipline e politici locali. Gli esiti della ricerca hanno molti spunti di partenza e alcuni punti di arrivo. Le principali domande che la ricerca si è posta sono legate al ruolo delle cinque categorie utilizzate per comprendere lo sviluppo del turismo. Esse sono sintetizzabili nelle ragioni del territorio, fatto di uomini e cose quindi come portatore di paesaggio, mobilità, stanzialità, interazioni, gestione, nel radicamento e sviluppo del turismo. I punti di arrivo interessano gli atti che possono essere messi in opera per dare luogo a turismi adeguati ai tempi.

In sintesi si è scoperto che il turismo è stato considerato per anni un nemico del territorio, un insieme di attività che genera un'occupazione impropria di suolo. La ricerca risponde alle domande di nuova stanzialità legate al turismo come risorsa della pianificazione e della programmazione delle attività sul territorio e occasione di bonifica e restauro oltre che di valorizzazione delle risorse della storia e della natura.

Nicola Giuliano Leone, professore ordinario di Progettazione urbanistica presso la Facoltà di Architettura di Palermo, è stato preside della stessa facoltà (2000-07), direttore del Dipartimento di Storia e progetto nell'architettura (1995-2000), segretario nazionale della SIU Società Italiana degli Urbanisti (2006-2011), presidente della stessa dal 2011, promotore, responsabile scientifico e docente di percorsi formativi post laurea nazionali e internazionali connessi al turismo, autore di piani e progetti in varie regioni italiane e in Paesi in via di sviluppo. È coordinatore nazionale PRIN/08.

**FrancoAngeli**  
La passione per le conoscenze

€ 39,50 (U)

ISBN 978-88-204-1445-0



9 788820 414450

1862.168 - N.G. Leone (a cura di) - ITATOUR. Visioni territoriali e nuove mobilità



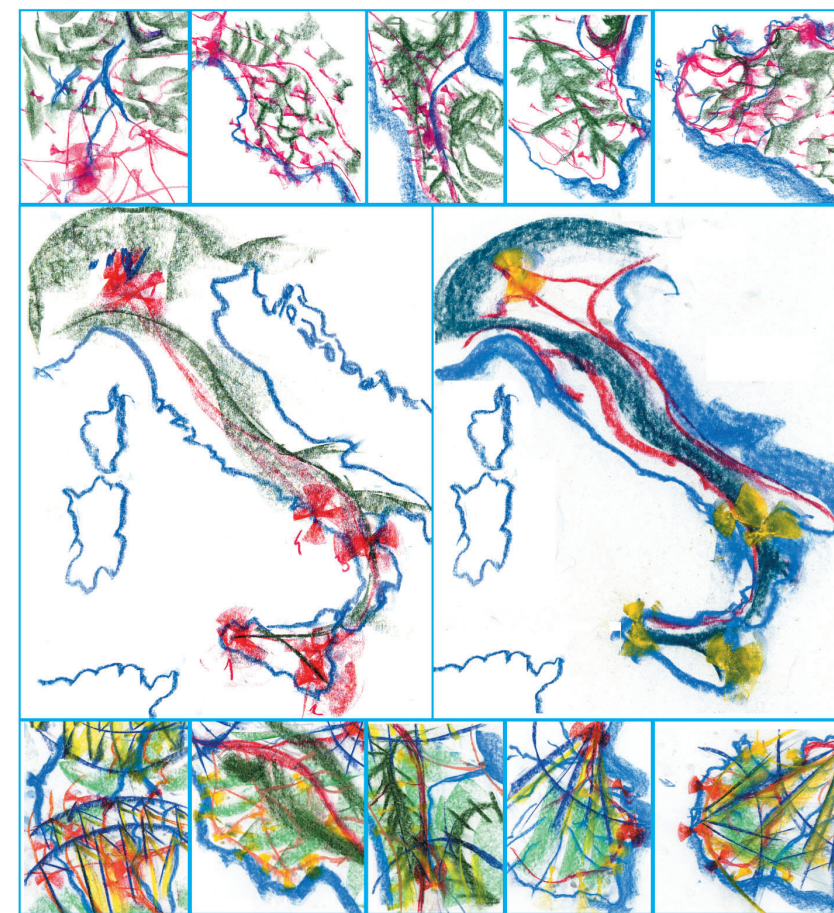
FRANCOANGELI/Urbanistica

# ITATOUR

## Visioni territoriali e nuove mobilità

Progetti integrati per il turismo nella città e nell'ambiente

a cura di  
Nicola Giuliano Leone



# **ITATOUR**

## **Visioni territoriali e nuove mobilità**

**Progetti integrati per il turismo  
nella città e nell'ambiente**

a cura di  
Nicola Giuliano Leone

FRANCOANGELI

**PT&URB**

*Serie diretta da Mauro Francini*

*Comitato scientifico:*

Giuseppe Imbesi, Paolo La Greca,

Nicola Giuliano Leone,

Elvira Petroncelli, Yodan Rofè, Maria Francesca Viapiana

FRANCOANGELI



In questa serie:

1. Mauro Francini, Maria Francesca Viapiana, *Elementi per il governo del territorio* (2009)
2. Mauro Francini (a cura di), *Modelli di sviluppo di aree urbane di piccole dimensioni. Scuola estiva 2008* (2009)
3. Mauro Francini (a cura di), *Modelli di sviluppo di aree urbane di piccole e medie dimensioni. Il ruolo dei sistemi infrastrutturali nei processi di rigenerazione urbana. Scuola estiva 2009* (2010)
4. Annunziata Palermo, *Il territorio tra "strutture" e "strategie" Strutture territoriali e criteri della pianificazione strategica per la definizione di modelli di sviluppo locale per centri di medie e piccole dimensioni* (2011)
5. Mauro Francini (a cura di), *Modelli di sviluppo di paesaggi rurali di pregio ambientale* (2011)
6. Mauro Francini, Maria Colucci, Annunziata Palermo e Maria Francesca Viapiana, *I centri storici minori. Strategie di rigenerazione funzionale* (2012)
7. Mauro Francini, *Recupero di aree marginali e mobilità. Interrelazioni sostenibili per lo sviluppo di sistemi urbani* (2012)
8. Mauro Francini, Annunziata Palermo, Maria Francesca Viapiana, *Interrelazioni dinamiche tra costa ed entroterra. Un progetto di ricerca transnazionale: risultati e nuove proiezioni* (2012)
9. Maria Colucci, *La città solidale. Elementi per una nuova dimensione della qualità urbana* (2012)

# ITATOUR

## Visioni territoriali e nuove mobilità

**Progetti integrati per il turismo  
nella città e nell'ambiente**

a cura di  
**Nicola Giuliano Leone**

FRANCOANGELI



Questo testo è stato prodotto grazie ai finanziamenti del PRIN/08 assegnati dal Ministero della Università e della Ricerca Scientifica (MIUR) al progetto che porta la stessa titolazione del libro.

In copertina: *Luoghi e ideogrammi di progetto*.  
Disegno di Nicola Giuliano Leone.

Copyright © 2012 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Ristampa										Anno											
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021		

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sui diritti d'autore.

Sono vietate e sanzionate (se non espressamente autorizzate) la riproduzione in ogni modo e forma (comprese le fotocopie, la scansione, la memorizzazione elettronica) e la comunicazione (ivi inclusi a titolo esemplificativo ma non esaustivo: la distribuzione, l'adattamento, la traduzione e la rielaborazione, anche a mezzo di canali digitali interattivi e con qualsiasi modalità attualmente nota od in futuro sviluppata).

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633. Le fotocopie effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale, possono essere effettuate a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da CLEARedi, Centro Licenze e Autorizzazioni per le Riproduzioni Editoriali ([www.clearedi.org](http://www.clearedi.org); e-mail [autorizzazioni@clearedi.org](mailto:autorizzazioni@clearedi.org)).

Stampa: Global Print s.r.l., Via degli Abeti n. 17/1, 20064 Gorgonzola (MI)

Indice

PREMESSE		
<b>Il sapore, dolce, della ricerca</b> di <i>Giuseppe Imbesi</i>	pag.	11
<b>Dal paesaggio alla gestione</b> di <i>Nicola Giuliano Leone</i>	»	23
<b><i>Elenco dei comuni ricadenti nelle 5 aree di indagine</i></b>	»	36
<b><i>Riferimenti bibliografici</i></b>	»	38
PARTE PRIMA IL PAESAGGIO a cura di <i>Giovanna Fossa</i>		
<b>Identità e ragioni del paesaggio</b> di <i>Giovanna Fossa</i>	»	41
<b>Lago di Como</b> <b>Paesaggio romantico e turismo d’impresa</b> di <i>Giovanna Fossa, Andrea Fossati, Felix Günther</i>	»	49
<b>Cilento</b> <b>La storia nell’attualità del paesaggio</b> di <i>Marialuce Stanganelli</i>	»	60
<b>Valle del Crati</b> <b>Il paesaggio come sostenibile motore di sviluppo</b> di <i>Mauro Francini, Annunziata Palermo</i>	»	70
<b>Val di Noto</b> <b>Nei colori del paesaggio mediterraneo</b> di <i>Paolo La Greca, Francesco Martinico</i>	»	80



<b>Val di Mazara</b> <b>Miti e paesaggi oltre il Grand Tour</b> di <i>Alessandra Badami, Fabio Cernigliaro</i>	pag.	90
<i>Riferimenti bibliografici</i>	»	100
<b>PARTE SECONDA</b> <b>LA MOBILITÀ</b> a cura di <i>Paolo La Greca</i>		
<b>Forme della mobilità</b> <b>Una nuova alleanza fra turismo e territorio</b> di <i>Paolo la Greca</i>	»	105
<b>Lago di Como</b> <b>Per uno sviluppo dell’intermodalità</b> di <i>Andrea Fossati, Fulvia Pinto</i>	»	114
<b>Cilento</b> <b>Le complesse mobilità di un territorio interno</b> di <i>Vincenzo De Stefano</i>	»	125
<b>Valle del Crati</b> <b>Fragili rapporti di connessione da potenziare</b> di <i>Mauro Francini, Annunziata Palermo, Maria Francesca Viapiana</i>	»	133
<b>Val di Noto</b> <b>Analisi e proposte per la riorganizzazione del sistema dei trasporti e la promozione delle modalità dolci</b> di <i>Matteo Ignaccolo, Giuseppe Inturri, Elena Rubulotta</i>	»	144
<b>Val di Mazara</b> <b>I livelli di servizio infrastrutturale e la mobilità dolce a confronto con l’ecosistema insediativo</b> di <i>Tullio Giuffré, Antonino Panzarella, Luca Raimondo</i>	»	154
<i>Riferimenti bibliografici</i>	»	163
<b>PARTE TERZA</b> <b>LA STANZIALITÀ</b> a cura di <i>Elvira Petroncelli</i>		
<b>Stanzialità, turismo, territorio tra locale e globale</b> di <i>Elvira Petroncelli</i>	»	167

<b>Lago di Como</b> <b>Domanda di luogo</b> di <i>Paola Nicoletta Imbesi</i>	pag.	176
<b>Cilento</b> <b>Reinterpretazione di un’isola al di qua del mare</b> di <i>Antonia Cataldo</i>	»	187
<b>Valle del Crati</b> <b>Turismo e territorio nelle nuove forme della stanzialità</b> di <i>Mauro Francini, Maria Colucci, Maria Francesca Viapiana</i>	»	198
<b>Val di Noto</b> <b>Stanzialità turistica e trame insediative</b> di <i>Paolo La Greca, Daniele La Rosa</i>	»	209
<b>Val di Mazara</b> <b>Contesti della stanzialità in un territorio poco abitato</b> di <i>Carla Quartarone, Giada Bini, Giulia Bonafede</i>	»	220
<i>Riferimenti bibliografici</i>	»	231
<b>PARTE QUARTA</b> <b>LE INTERAZIONI</b> a cura di <i>Nicola Giuliano Leone</i>		
<b>L’ampiezza delle interazioni in una società relazionale</b> di <i>Nicola Giuliano Leone</i>	»	235
<b>Lago di Como</b> <b>Le molte interazioni di un territorio in attivo</b> di <i>Andrea Fossati, Fulvia Pinto</i>	»	243
<b>Cilento</b> <b>Interazioni verso una cultura dell’ambiente e della storia</b> di <i>Valerio Di Pinto</i>	»	253
<b>Valle del Crati</b> <b>Interazioni locali tra tradizioni e cambiamento</b> di <i>Mauro Francini, Maria Colucci, Annunziata Palermo</i>	»	263
<b>Val di Noto</b> <b>Interazioni e tracce di innovazioni</b> di <i>Daniele La Rosa, Francesco Martinico</i>	»	273

<b>Val di Mazara</b> <b>Interazioni per una caccia ai tesori locali</b> <i>di Adamo Carmelo Lamponi, Flavia Schiavo</i>	pag.	282	<i>Premesse</i>
<b>Riferimenti bibliografici</b>	»	291	
<b>PARTE QUINTA</b> <b>VALUTAZIONE E GESTIONE</b> a cura di <i>Mauro Francini</i>			
<b>Strumenti di programmazione, valutazione e gestione</b> <i>di Mauro Francini</i>	»	295	
<b>Lago di Como</b> <b>Programmi e scenari, il territorio di Zurigo</b> <i>di Giovanna Fossa, Felix Günther, Fulvia Pinto</i>	»	303	
<b>Cilento</b> <b>Confronto tra progetti e piani, il PlanCoast</b> <i>di Luna Interlandi</i>	»	313	
<b>Valle del Crati</b> <b>Multifunzionalità e rinnovamento programmatico</b> <i>di Maria Colucci, Annunziata Palermo, Maria Francesca Viapiana</i>	»	323	
<b>Val di Noto</b> <b>Raffronti tra politiche regionali, la Regione della Rioja</b> <i>di Francesco Martinico</i>	»	333	
<b>Val di Mazara</b> <b>Sostenibilità a confronto, Agro Ericino e El Fayoum</b> <i>di Fabio Naselli, Ferdinando Trapani</i>	»	343	
<b>Riferimenti bibliografici</b>	»	353	
<b>CONCLUSIONI</b>			
<b>Visioni territoriali e nuove mobilità</b> <b>Progetti integrati per il turismo nella città e nell’ambiente</b> <i>di Giovanna Fossa, Mauro Francini, Paolo La Greca, Nicola Giuliano Leone, Elvira Petroncelli</i>	»	357	
<b>Autori</b>	»	365	



## *Il sapore, dolce, della ricerca*

di Giuseppe Imbesi

Ho accettato molto volentieri di scrivere l'introduzione al testo che sintetizza, finalizzando e ordinando i caratteri salienti, i temi, i luoghi e, perché no, gli anni nei quali si è sviluppata questa ricerca. Ho assaporato il “piacere” di farlo per più ragioni: nei miei recenti interessi di ricerca il rapporto tra urbanistica e turismo è stato sempre più al centro dell'attenzione; l'aver trovato con molti ricercatori (ed in particolare con quanti hanno partecipato a questa ricerca PRIN) una consonanza di interessi in questa direzione mi ha spinto da subito a sentirmi, forse immeritatamente, uno dei promotori di questa nuova esperienza; nel parteciparvi con passione, anche se spesso giocando solo il ruolo di osservatore ma, spero, di attento ascoltatore, ho ritrovato un inedito “sapore, dolce, della ricerca”.

In queste note mi limito a riproporre “al singolare” appunti, osservazioni o anche solo sensazioni che hanno accompagnato la mia partecipazione (che è stata quasi da *flâneur*) ad attività che hanno avuto invece il grande pregio di essere svolte “al plurale” come conduzione ed assunzione collettiva delle scelte; appunti, osservazioni, sensazioni che, pur ordinati, mantengono spesso un originario taglio paradossalmente disordinato.

**Fare ricerca** - Ricerca, forse, è un termine oggi un po' abusato. Si usa per le cose che si ritengono importanti. Viene accoppiato a innovazione, a sviluppo, a cultura attribuendogli spesso un valore strumentale: ricerca per ottenere qualcosa di nuovo ma anche per sistematizzare conoscenze che computer ed internet sembrano farci ritenere infinite.

La stessa università ha questo termine come parola chiave del suo essere centro motore dell'evoluzione culturale; si spera, però, in una dimensione “qualitativa” e non in quella “quantitativa” (quante pubblicazioni, quanti brevetti) verso cui ci si sta orientando per stabilire il valore del suo prodotto.

Le ricerche come i PRIN (progetti di ricerca di interesse nazionale) dovrebbero rappresentare un punto di eccellenza per le università sia per i

temi affrontati che per l'integrazione fra i gruppi di ricercatori di atenei differenti che vi partecipano.

Non sempre ci si riesce: è comunque una sfida che richiede coraggio ed umiltà. Chi vi partecipa sa del rischio che si corre nell'esplorazione del nuovo, ma sa anche dei limiti e della possibile incompiutezza che ciò comporta rispetto all'universo del sapere.

“Ricerca” è infatti apporto di nuova conoscenza, tentativo continuo di interpretazione, di ordinamento e sistematizzazione dei dati per proseguire un “viaggio” di studio e per andare più avanti nei giudizi, per “trovare” qualcosa di nuovo; ma dovrebbe essere anche generosa offerta di informazioni (e di sapere) per gli altri. Il richiamo, che sembra ormai “lontano” nel tempo (penso quasi per paradosso a Von Humbolt e alla sua coerenza di ricercatore), è allora d'obbligo a quanti hanno saputo considerare la conoscenza mai come un punto di arrivo, ma una tappa del loro percorso. Lo è altrettanto, a quanti, pur affrontando temi difficili e controversi, hanno saputo farlo cercando di capire e di informare prima di giudicare.

La presa di coscienza di questa condizione mi è sembrata alla base di questa esperienza: è una delle ragioni che mi ha spinto a parteciparvi e a rimanervi coinvolto. Le altre ragioni: il tema scelto, il modo con cui si è lavorato, l'atteggiamento culturale che ha guidato l'attività dei ricercatori, dei giovani e di quelli meno giovani. La stesura piana e articolata che caratterizza il testo ne è una testimonianza: è, nell'apparenza, poco “di parte” rispetto alle diverse situazioni esaminate, ma piena di una pervicace volontà di documentare e dar conto di un processo di elaborazione che non è giunto alla sua conclusione anche se ha posto valide basi.

Da questa notazione, due interrogativi preliminari.

*Il superamento della logica di parte è un modo per tentare di modificare (ma non far venire meno, ovviamente) alcuni aspetti della tradizione culturale dell'urbanista militante che ha caratterizzato per molti decenni la ricerca urbanistica nel nostro Paese? E se sì, è un modo per avviare una dialettica diversa, aperta alla riconsiderazione degli strumenti di intervento su cui si è costruita la disciplina urbanistica senza negarli ma neppure enfatizzarli al di là del loro effettivo valore?*

**Città e ambienti nel tempo liberato** - Mi sto occupando da molto tempo, ormai, dei rapporti tra turismo ed urbanistica. Mi aveva incuriosito da sempre osservare i cambiamenti che via via si riflettevano sulle nostre città, e più in generale sul territorio, al crescere di quote, nell'apparenza sempre maggiori, di benessere sociale, all'affermarsi di un sistema di consumi individuali e collettivi sempre più esteso, al modificarsi delle geografie politiche ed economiche più consolidate attraverso le quali noi urbanisti avevamo per decenni ragionato.

Gli interrogativi, sotto il profilo disciplinare, erano molteplici. *Stavano cambiando i paradigmi su cui era stata costruita l'urbanistica moderna nel*

*difficile rapporto tra una forma urbana che tendeva a divenire più evanescente e molteplici domande di intervento fra loro eterogenee? Il piano, il programma, il progetto di città mantenevano la loro validità come possibili regolatori degli equilibri sociali anche se le categorie tradizionali di giudizio sembravano perdere la loro validità? Con quale efficacia si continuavano a proporre gli stessi strumenti consolidati per rispondere alle inedite domande di intervento e a territori sempre più ampi (basta pensare alla prima generazione dei piani paesistici ove in molti casi sono state assunte, in modo semplicistico, le partizioni dello zoning per regolare anche la natura)? Rendita fondiaria e profitto conservavano quel valore gretto contro cui generazioni di urbanisti avevano tentato di costruire i loro approcci e le metodiche di intervento fors'anche in modo un po' infantile? E se sì, con quali attori e con quali forme stava avvenendo tutto ciò nel cambiamento epocale cui stavamo assistendo?*

L'urbanistica non sembra ancora avere gli strumenti culturali per affrontare questi ed altri interrogativi che si affollano via via alla mente; soprattutto, non sembra in grado di affrontare la complessità di ciò che sinteticamente, ma in modo molto efficace, Baumann ci va proponendo attraverso la metafora della “società liquida” per definire il nostro modo d'essere che non solo non presenta più le tradizionali scansioni in classi, ma che accetta come dato formativo la multietnia e soprattutto l'omologazione a scala planetaria dei consumi.

La lettura schematica delle modifiche che sta rapidamente subendo il turismo (anzi, in modo più limitativo, di quelle che sta determinando con i suoi effetti il turismo nel territorio) sembrano connettere fra loro molti di questi interrogativi e dar senso ad alcuni degli aspetti del cambiamento epocale cui stiamo assistendo nelle nostre città e più in generale nel territorio.

**Il turismo, quasi un pianeta** - Dell'immaginario che evoca universalmente, attraverso le attuali, spesso sguaiate, manifestazioni di ricchezza e i quasi comici tentativi di somiglianze dei poveri, del turismo ci sono stati tramandati i segni di un tempo lontano. È quello della villeggiatura d'élite (a un tempo raffinata e frugale: basta richiamare il De Roberto de *I Vicerè* o le impressioni che ancor oggi riceviamo fiancheggiando lungo i navigli le vestigia delle ville signorili di Robecco) così come quello del viaggio, peregrinante e difficoltoso, per le strade e i sentieri europei. Il Grand Tour ne era stato un indimenticato precursore che avrebbe poi trovato nell'Orient Express, in Thomas Cook e nella Compagnia dei Wagon-Lit gli strumenti in grado di nobilitare, allargandone l'uso, il trasporto.

Si possono considerare però altrettanto lontani i segni di quella fase nella quale si stava organizzando il turismo moderno come sistema economico “autonomo” che si sarebbe allargato, anche socialmente, prima alla borghesia urbana e poi a strati via via emergenti. Nel suo crescere il turismo cercava di organizzare i flussi di utenti, qualificava gli spazi sia come luoghi funzionali



(le città termali, i centri balneari, i centri montani estivi e invernali) sia attraverso una gamma sempre più estesa di tipologie ricettive (dai *Grand Hotel*, veri e propri punti di orgoglio locale, fino alle batterie di alberghetti e locande, alle case che contadini e pescatori davano in affitto per la “stagione” e, perché no, alle “colonie estive”) sia, infine, utilizzando infrastrutture fisiche ma anche tecnologie di comunicazione virtuale in grado di collegare sempre più rapidamente (si fa per dire) luoghi fra loro prima lontanissimi e inaccessibili (per tutti Cuzco e Machu Picchu, simboli di civiltà lontane cari agli urbanisti).

Oggi il turismo sta cambiando ulteriormente *facies*: è divenuto il fenomeno sociale più “avvolgente” e “coinvolgente”. Si prova ormai di definirlo al plurale, “i turismi”, per tener conto delle innumerevoli sfaccettature con le quali si manifesta e dell’incapacità di classificarlo in maniera univoca. Si nutre della cultura, della conoscenza, della stessa religione anche se spesso in modo inadeguato e volgarizzandone termini e valori. È attività economica con propri attori e molteplici articolazioni funzionali (con un *marketing* molto orientato basato su martellanti tecniche di comunicazione e su “catene produttive”, spesso autoreferenziali, con prodotti che si vendono come “pacchetti”). Sta divenendo componente essenziale dell’economia di molti Paesi ed è solo nell’apparenza subordinato ai settori traenti dell’industria manifatturiera. Non è meno “pernicioso” delle altre attività che usano il territorio, infine, per quanto riguarda la capacità di consumo dello spazio e di deterioramento ambientale.

Che dire infatti, delle aggressioni che subisce l’ambiente per il *continuum* di villette turistiche che chiude la vista delle nostre coste? Italo Calvino ne *La speculazione edilizia* forniva una malinconica testimonianza letteraria (scriveva se non erro della sensazione di modifica del paesaggio della Costa Ligure che si coglieva dal treno, già alla fine degli anni cinquanta); il dopo, peggiore, sarebbe stato testimoniato dalle molteplici “lamentazioni” (da Antonio Cederna a Salvatore Settis tanto per citare degli epigoni) con le denunce sul degrado ambientale, sugli ecomostri (comprendendo fra questi non poche realizzazioni dello *star system* degli architetti) e sulle indifferenziate lottizzazioni costiere attraverso cui si sono con difficoltà delineate, se non ancora costruite, efficaci politiche ambientali.

Di questo singolare divenire del turismo e del continuo incremento di consumo del territorio sono stati complici: il diverso rapporto ormai acquisito in molti paesi tra tempo di lavoro e tempo libero (il “tempo liberato”) e l’allargamento dei consumi individuali e collettivi; molti degli aspetti della vita di relazione (basta pensare alle manifestazioni sociali, a molte iniziative culturali e finanche politiche) ma anche aspetti singolari della nostra vita ne sono stati invasi con una capacità attrattiva misconosciuta fino a divenirne ampiamente condizionati.

Non ci sono oggi forme di turismo organizzato che si legano agli estremi

dell’ardimento e che cercano di cogliere, fors’anche dai drammi ambientali, occasioni di visibilità e gradimento? La vicenda del G8 prima alla Maddalena, spostato poi a L’Aquila dopo il terremoto di tre anni fa non ci potrebbe fornire spunti di riflessione? Ed ancor più non ci dovrebbe fare riflettere il richiamo “turistico” che sta esercitando l’isola del Giglio dopo il recentissimo drammatico naufragio della nave da crociera Costa-Concordia?

**Ripartire dal territorio ma non solo** - Il quadro che ho cercato di delineare frettolosamente è provocatorio e, per certi versi, paradossale. Ha credo, però, il pregio di evidenziare la mutevolezza continua del pianeta turismo e la sua capacità di trasformazione in tempi relativamente brevi: i geografi del turismo teorizzavano ciò (basta pensare ai cicli di vita di una località turistica proposti da Miossec); gli esperti di *marketing* fanno ormai di questi aspetti un punto di forza delle loro valutazioni. Ha inoltre il merito di farci osservare il cambiamento del turismo da occasione di fruizione “qualitativa” del tempo libero di pochi a fenomeno di massa nei suoi riflessi sul territorio e l’ambiente e sul valore culturale della fruizione stessa.

In questo quadro il rapporto con l’urbanistica, nell’apparenza marginale, è invece affascinante quanto difficile da affrontare.

C’è una specie di “flusso oceanico” dove ci si perde continuamente e quasi ad ogni sollecitazione si va incontro a un azzardo, nel tentativo di trovare qualcosa che somigli all’individuazione di un *fil rouge* che ci aiuti a sistematizzare.

Rispetto ai canoni tradizionali della ricerca urbanistica, c’è il rapporto tra il “dentro” e il “fuori”. Al ricercatore si pongono due prospettive del pensiero: quella pratica rivolta verso saperi e regole da rispettare, e quella divagante, spesso indefinita, rivolta verso l’interno del campo ove egli sviluppa inedite introspezioni. Così egli rimane facilmente in bilico tra le “frasi” che descrivono il pianeta turismo e quelle che sono proprie dei canoni disciplinari di cui si compone l’urbanistica.

Tali condizioni mi sembra siano state poste al centro di questa ricerca PRIN o almeno, su queste ho cercato di porre la mia attenzione nel mio peregrinare fra i meandri di elaborazioni che hanno cercato di aprire nuovi confini e riferimenti per l’urbanistica.

Alcuni assunti hanno orientato le scelte sia di contenuto che operative:

- *il turismo si alimenta dell’ambiente: lo distrugge per usarlo, ma ha bisogno di ritrovarne continuamente la “verginità” per riprodurlo quale valore inedito, contributo insostituibile della propria ricchezza produttiva. Per il turismo, cioè, le risorse di cui si compone l’ambiente non possono essere consumate, trasformate o eliminate come avviene per altri processi produttivi. Queste infatti partecipano alla costruzione del prodotto turistico in virtù dell’offerta che riescono a fornire (come ser-*

vizi, percorsi, attrezzature, attrattive). Il loro deterioramento eccessivo comporta il decadimento del valore stesso di una località e, di conseguenza, la perdita della sua capacità attrattiva;

- il turismo assume sempre più la conoscenza come valore intrinseco ma tende a volgarizzarla per aprirsi a sempre nuove utenze: ne ha bisogno anche perché conoscere il nuovo, l'inedito, l'up to date è fra i suoi caratteri attrattivi. Al pari di quanto avviene per lo spazio fisico consuma cultura (cultura dei luoghi, della storia, dell'arte, della letteratura, dei sentimenti) facendola diventare sempre più merce. Enfatizza ed appiattisce però le differenze tra tempi, genti, civiltà. In altri termini, complice anche la velocità sempre crescente e spasmodica di fruizione, non spinge all'approfondimento ma favorisce la superficialità della conoscenza. Il Baedeker, pignolo documento che accompagnava i viaggi del primo novecento, è un testo remoto, così come lo sono le stesse Guides Bleu francesi o le Guide Rosse del Touring Club Italiano, di fronte alle informazioni frammentarie degli opuscoli che ci avvincono per l'immediato. Si evidenziano "tuttavia" segni diversi nel graduale maggiore bisogno che i turisti, sentono, di personalizzare il proprio viaggio; l'omologazione alla "massa" e al "collettivo" che hanno caratterizzato un certo marketing sta venendo meno?
- il turismo determina uno "spazio comune" tra quanti vivono stabilmente in un luogo e quanti vi soggiornano temporaneamente. È anche questo un valore intrinseco al bene offerto nella visita, ma è nel contempo una potenzialità di relazioni economiche e sociali per i residenti. Aiuta a capire i luoghi di vita, gli ambienti locali, le loro radici e tradizioni. Purtroppo, anche a livello teorico, questo valore non viene spesso preso in considerazione: ne sono testimonianza le forme di "vite separate" intrinseche ai villaggi turistici, di vera e propria "segregazione" dei residenti (come nel caso di Cancun ove alla sequenza degli hotel e dei loisir per i turisti si contrappone una città, di baracche o poco più, con qualche centinaia di migliaia di abitanti a servizio dei primi), o anche di semplice "ignoranza" reciproca tra abitanti e turisti (la Rimini di Fellini in *Amarcord*, con parti urbane distinte nelle stagioni "morte" che si interrelano soprattutto come evocazioni in estate - il Rex, il Grand Hotel, gli amori fugaci - ma mantengono le loro distanze, non ne era una testimonianza?);
- il turismo ha una propria conformazione "sistemica" abbastanza singolare. Da una parte tende a divenire "chiuso", con consumi omologati e rigide catene produttive (dove i maggiori tour operator tendono a legare fra loro stanzialità e trasporti ai punti di visita e di consumo) attraverso forme di promozione e marketing standardizzate. Dall'altra, continui impulsi e sollecitazioni dall'esterno e dal basso spingono il tu-

rismo a comportarsi come sistema "aperto" in grado di accogliere le nuove spinte, adattarsi ai luoghi e alle situazioni molto differenziate, nonché alle caratteristiche peculiari del nostro paese. Ciò determina un conflitto aperto fra operatori economici, più o meno professionalizzati, soggetti pubblici di vario livello che spinge a marginalizzare spesso molte delle iniziative. Basta richiamare i tentativi sviluppati nel corso della seconda metà del novecento per creare e/o allargare un'offerta turistica peculiare alla storia e all'assetto di un paese come il nostro (dai comprensori turistici della CASMEZ della fine degli anni sessanta, agli itinerari turistico-culturali sempre relativi al Mezzogiorno). Nei primi anni duemila sembra appalesarsi il passaggio, almeno in teoria epocale, da un'organizzazione del settore turistico legata alla suddivisione territoriale della promozione attraverso gli Enti Provinciali del Turismo (EPT) all'istituzione, più imprenditiva e responsabile, dei cosiddetti Sistemi Turistici Locali, ambiti entro i quali soggetti pubblici e privati dovrebbero costruire le attività turistiche (o incrementarle a seconda dei casi) in sinergia con le caratteristiche territoriali. Il processo di realizzazione di questa nuova ipotesi organizzativa del turismo sta avvenendo con lentezza e non senza contraddizioni: il Sistema Turistico Locale è comunque un riferimento da assumere, quanto meno in prospettiva, sia per il ruolo che viene attribuito al territorio (in termini di protezione e valorizzazione ambientale) sia per il coinvolgimento dei soggetti pubblici e privati nella gestione urbanistica degli assetti.

**Riconoscersi e confrontarsi nelle diversità** – Sulla base degli assunti prima evidenziati, le relazioni tra turismo e urbanistica hanno trovato nel corso della ricerca l'occasione per essere approfondite in luoghi singolari. Sono luoghi nei quali non si nega il valore del fenomeno "turismo" e tanto meno le sue caratteristiche molto differenziate, ma nei quali si sono ricercate alternative possibili agli andamenti attuali in relazione alle peculiarità ambientali e sociali che esprimono con grande evidenza.

Lo schema di lavoro da cui sono partiti i diversi gruppi di lavoro e che ha rappresentato il *fil rouge* della ricerca è, nell'apparenza, molto semplice. Ne parla ampiamente Giuliano Leone nella sua premessa e ne è testimonianza l'indice del volume.

Cinque tematiche eterogenee che si riferiscono ad alcuni degli elementi caratterizzanti l'offerta turistica e la sua gestione, si incrociano con cinque territori diversi e per molti versi non confrontabili. In ognuno dei territori (di cui si riferisce nel volume attraverso una scansione per tematiche) si è prodotta, nell'arco dei due anni di lavoro, una visita di luoghi singolari, un breve soggiorno scandito da incontri con operatori, da seminari. È stata questa l'occasione per una successione di riunioni di lavoro attraverso cui costruire l'intesa culturale, lo scambio di idee. Si è rivelata un'abile



impostazione di lavoro in grado di favorire, dopo le prime difficoltà di dialogo, la “costruzione” di un prodotto unitario.

L’eterogeneità e la non confrontabilità sono divenute, per paradosso, parole chiave per avviare il confronto; lo stesso è avvenuto per l’asimmetria tra i diversi casi di studio e fra le tematiche di riferimento.

Consci delle naturali differenze di partenza, è stata consistente l’attenzione alla costruzione di una logica comune non tanto come giustapposizione di posizioni quanto come tendenza all’integrazione fra scuole e culture diverse.

C’era, infatti, da mettere a punto un meccanismo di comunicazione che correlasse sensibilità e culture molto diverse per età, ruoli funzionali dei ricercatori delle cinque università partecipanti, lasciando comunque facoltà a ognuno di essi di esprimere la propria creatività.

Il programma operativo, scandito fra l’approfondimento conoscitivo dei rispettivi territori e le analisi delle tematiche, ha aperto ad una serrata dialettica fra i gruppi partecipanti; il tema della comunicazione è divenuto così elemento importante della ricerca, contribuendo alla sua riuscita.

**Come una rappresentazione** - Per l’importanza che ha ricevuto la comunicazione nello sviluppo della ricerca, riporto alcuni stralci di una relazione-lettera che scrissi ai colleghi dopo la fertile esperienza del soggiorno sul Lago di Como.

«Non è facile creare *pathos* senza un’accettazione comune delle sensazioni che determina una certa situazione; ma soprattutto non è facile realizzare sul campo, come una sorta di *fiction*, la rappresentazione della ricerca come in un teatro.

Enfatizzo del teatro, beninteso, non gli aspetti negativi (il “teatrino”, l’”ammuina”) ma il gran valore che ha da sempre avuto nell’aiutare gli uomini a capire. I grandi miti non ci sono forse stati trasmessi dal teatro?

La sensazione più importante su cui vorrei soffermarmi si lega proprio a questo tema: abbiamo vissuto negli incontri “rappresentazioni” della ricerca.

Ne siamo stati, più o meno consapevolmente, gli eroi e gli antieroi, come interpreti nei vari ruoli che assegna il teatro (attori, comparse e, nel mio caso, “spettatore” plaudente e talvolta minuscolo Nestore).

La *scenografia* (anzi le diverse scenografie ambientali) è costituita dalle descrizioni del territorio fornite dalle varie unità operative.

Il *fato*, che sempre incombe nel teatro classico e ne è protagonista delle azioni, è stato il turismo come concetto, come tema ma anche come ingombrante e misterioso “oggetto”.

L’ingresso e l’uscita (come richiede sempre il teatro classico nell’unità di tempo e spazio) dei personaggi (gli amministratori, gli albergatori, i ristoratori, i bigliettai, fino ai curiosi e ai turisti di varia origine che si sono via via inconsapevolmente accompagnati a noi) hanno fornito il “sale” di uno spettacolo che si è alimentato continuamente di fatti curiosi e di stimoli.»

**Lasciamo parlare i territori** - Mi è capitato tra le mani, ordinando i libri che ho trasferito nella mia casa siciliana, il romanzo di Elio Vittorini *Le donne di Messina*. Ne ho ripreso l’*incipit*. Evoca un’Italia diversa (il romanzo fu pubblicato nel 1949), non confrontabile con quella di oggi; vi ho trovato però suggerimenti per sottolineare ancora il senso di proficua collaborazione, di comune scoperta continua che hanno caratterizzato in questa ricerca le visite dei luoghi e degli ambienti su cui si è lavorato.

«Io so come può immaginarsi questo nostro paese chi non l’abbia mai percorso e non ne abbia mai veduto che la lunga figura su una pagina di atlante; un altopiano di asciutte terre rosse fra i due mari che sono occidente e oriente, arido, senza un albero, bruciato dai venti e dall’alito del sole, dall’alito del sale; e così è davvero per grandi estensioni, appena si vada più su dei trecento metri in viaggio tra l’una e l’altra delle sue città con torri e cupole, arido per grandi estensioni, nudo per grandi estensioni, alto di terre rosse tra l’Emilia e la Toscana o tra Siena e Roma, come il deserto è il deserto tra l’una e l’altra delle sue oasi.

Attraverso il deserto gli uomini sono viaggiatori, e allo stesso modo sul nostro altopiano la gente è nomade, passa avanti e indietro dal sud diretta al nord o dal nord a sud in lunghi treni dai quali guarda ... questa terra ovunque uguale che lega insieme, chiamandosi Italia, luoghi così diversi l’uno dall’altro».

È difficile definire, oggi, l’Italia un “deserto” né, tanto meno, una successione di luoghi misconosciuti. Tuttavia ritrovarsi per qualche giorno in luoghi non conosciuti, o diversamente conosciuti, credo abbia dato a tutti noi, provenienti da luoghi differenti, la sensazione di scoprire le “oasi” di cui parla Vittorini. Soggiornare in queste “oasi”, parlare con la gente hanno fornito un diverso senso anche alle categorie su cui si sono predisposte le analisi. Le hanno fatte rivivere tra oggettività di analisi e soggettività di fruizione; le considero un ulteriore pregio di questa ricerca.

Nelle oasi le diverse tematiche hanno cambiato i connotati forniti dalle narrazioni. Così il “paesaggio” ha sussunto i sapori, gli odori, le luminosità delle diverse ore del giorno; la “mobilità” è divenuta percorso vissuto (dalle grandi vie di comunicazione via via fino agli anfratti, ai sentieri attraversati con mezzi diversi per raggiungere singole emergenze); la “stanzialità” si è diversificata in una continua variazione di tipi (dagli agriturismi ad abitazioni rurali, da vetusti palazzi a spazi aperti); le “interrelazioni” si sono moltiplicate (o al contrario perdute) fino a comprendere le sedi del lavoro di ieri e di oggi, degli uomini e il carattere delle produzioni agricole e artigianali. Infine, significati diversi e più profondi hanno assunto le stesse proposte per forme di gestione e regole di valutazione su cui si incardinano le conclusioni della ricerca; di fronte a culture politiche e modi di vita sociali differenti nonché alle stesse tradizioni turistiche è emerso il bisogno di contestualizzarne maggiormente i termini, di relativizzare il valore delle

regole (una giovane architetto a Pollica ci parlava di turismo rigenerativo).

Sarebbe un esercizio utile per tutti noi riprendere i diversi temi alla luce delle sensazioni più o meno immediate che hanno provocato le diverse visite. Ricomposte come pezzi di un *puzzle*, potrebbero fornire spunti per proseguire il cammino di questa ricerca.

Scriveva Italo Calvino: «per vedere una città non basta tenere gli occhi aperti. Occorre per prima cosa scartare tutto ciò che impedisce di vederla, tutte le idee ricevute, le immagini precostituite che continuano a ingombrare il campo visivo e impediscono di comprendere» e ancora «di una città non godi le sette o le settantasette meraviglie, ma la risposta che dà a una tua domanda».

Per parte mia mi limito ad alcuni schematici richiami dagli appunti presi nel corso dei viaggi...

- *Varenna*, un “pezzo” significativo della storia culturale, sociale ed economica del nostro Paese dal balcone della mia camera; il lago di Como: i due “rami” manzoniani; l’incombere della cornice delle montagne, le malinconie del tempo, mai concluso, delle architetture *beaux art*; in attesa di nuove stagioni turistiche, laboriose elaborazioni e proposte.
- *Altomonte*, l’enfasi di un’emergenza nella depressione cronica calabrese; l’entusiasmo e la competenza dell’anfitrione *maior* (Enzo Barbieri); *le déjeuner sur l’herbe*, accanto a una pozza d’acqua (il laghetto del Farneto) un po’ melmosa ma piena dei sapori forti di questa terra.
- *Erice*, ieratico sito ormai consacrato alla notorietà internazionale; sovrasta, giù fino al mare, la piana quasi consunta del lavoro vecchio e sofferto delle saline; assiste silenzioso e quasi disinteressato alla visita a Trapani di ministri di un governo morente; si intuisce il lontano, estraneo conflitto tra le due facce di Lampedusa, isola per turisti e attracco per disperati.
- Tra *Siracusa e Noto* una delle tre valli (le altre due: la Val Demone e quella di Mazara) in cui, tra storia e mito, si sono costruite le “narrazioni” della Sicilia dove imperava la transumanza, gli interessi locali e i domini. Un altro “intrico” territoriale ne sfuma i termini: la “modernità” degli impianti petroliferi. In un microcosmo, Ortigia, rimane la memoria della mia visita; il pensiero è a Giovanni Campo e a Giuseppe Dato che mi spinsero a riconoscerne i meandri.
- La scoperta di un mondo nel *Parco del Cilento*. Fino ad ora l’avevo isolato come margine del Vallo di Diano; il mare fornisce l’altro margine dando il ruolo di fruizione turistica alla costa (difficile e contestato peraltro come richiama il recente omicidio del sindaco di Pollica). All’interno un “pezzo” di storia di Napoli; a Teggiano, le stanze di un palazzo signorile, trasformato in albergo alla maniera dei *paradores*, con il nome delle famiglie nobili con possedimenti all’intorno; il castello e il fossato contrappuntano la piazza principale, all’interno la volontà

positiva dei proprietari di conservarne i valori; la Certosa a Padula ripropone, nell’architettura del Vanvitelli, intatto l’immaginario del potere monastico; il lungo, difficile tragitto fra anfratti e sentieri protesi nel vuoto per l’oasi di Morigerati mi dà un senso di panico e la paura di non farcela a proseguire (forse non sono più adatto all’ardimento).

Ho abbondato in citazioni letterarie e non a caso. Desideravo sottolineare due concetti fra loro concatenati che guidano la mia ricerca e che ho ritrovato in questa esperienza del PRIN. Come detto in apertura, c’è stato il piacere di seguirne lo sviluppo, ma anche altro.

È maturo il tempo di ripensare positivamente a quanto, alla fine degli anni cinquanta del novecento, C. P. Snow scriveva in *The two cultures and the Scientific Revolution*. Ci proponeva di superare la frammentazione fra cultura umanistica e cultura scientifica.

Roland Barthes, d’altronde, sosteneva: «c’è un’età in cui si insegna ciò che si sa; ma poi ne viene un’altra in cui si insegna ciò che non si sa; e questo si chiama cercare».

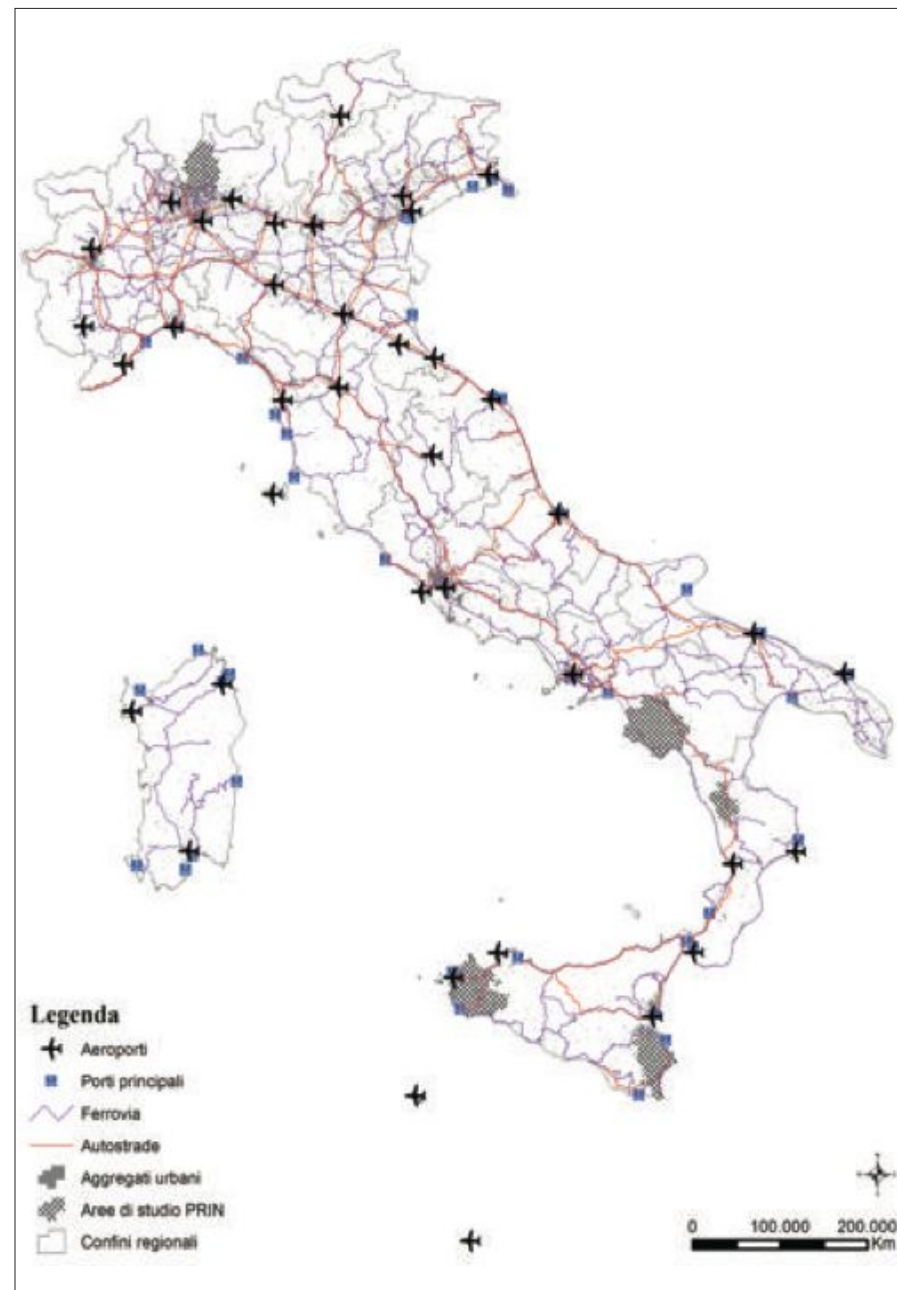


Fig. 1 - Le principali infrastrutture viarie e le cinque aree oggetto di studio del PRIN ITATOUR. Da nord a sud le aree di indagine sono rispettivamente: l'area del Lago di Como, l'area del Parco del Cilento, degli Alburni e del Vallo di Diano, i comuni della Valle del Crati, i comuni del Val di Mazara, i comuni del Vallo di Noto (elaborazione Gis Fabio Cernigliaro)

## Dal paesaggio alla gestione

di Nicola Giuliano Leone

Il turismo costituisce occasione di approfondimenti per molte discipline. La ricerca vuole dare risposte adeguate alle domande riguardanti i valori fisici e l'organizzazione materiale dello spazio<sup>1</sup>. Emerge, infatti, una nuova domanda di stanzialità a cui si sono date risposte inadeguate.

Si è organizzata la ricerca secondo cinque grandi tematiche. Si è organizzato con esse il lavoro delle unità operative. La prima problematica interessa il paesaggio, la seconda la mobilità, la terza, la quarta e la quinta riguardano la stanzialità, le interrelazioni e la gestione. Per meglio integrare il lavoro ogni unità operativa studia la propria area di indagine e coordina una delle cinque tematiche sopra indicate. Ogni coordinatore delle unità operative contribuisce alla costruzione della ricerca con tre livelli di azione.

Giovanna Fossa coordina il lavoro di ricerca sulla realtà del turismo nell'area del lago di Como, cura le attenzioni specifiche delle tematiche del paesaggio per tutte e cinque le aree studio e organizza il seminario di studio nei luoghi dell'area del Lago di Como. Paolo La Greca coordina il lavoro di ricerca sull'area della punta meridionale della Sicilia (Noto, Siracusa), cura le tematiche della mobilità e organizza il seminario di studi nei luoghi dell'area della Punta meridionale della Sicilia. Elvira Petroncelli coordina il lavoro di ricerca sui temi riferiti all'area del Cilento, cura le tematiche della stanzialità (dell'abitare) e organizza il seminario di studi nell'area del territorio del Cilento. N. Giuliano Leone coordina lo studio della punta occidentale della Sicilia<sup>2</sup>, cura le tematiche delle interazioni e organizza il seminario nell'area trapanese. Mauro Francini coordina lo studio sui comuni

<sup>1</sup> I rapporti tra territorio e turismo sono stati sviluppati secondo molte forme di attenzione e in particolare in ragione dello sviluppo di aree del Mediterraneo (Muscarà 1967). Passerà più tempo per l'ingresso dei temi del turismo nell'urbanistica istituzionale (Imbesi 2004).

<sup>2</sup> La punta occidentale della Sicilia è conosciuta per il trauma del terremoto del '68 e per le problematiche nate dalla ricostruzione del Belice (Leone 2008).



della Valle del Crati, cura i lavori per quanto attiene le problematiche valutative e gestionali e organizza un seminario nell'area dei comuni della Valle del Crati. L'organizzazione consente a tutti di mettere in comune le esperienze e di partecipare alle tematiche teoriche.

La tematica del paesaggio rappresenta una dimensione necessaria al grande tema del turismo perché spendibile come approccio per la diffusione condivisa di una forte identità dei luoghi. I “paesaggi” che connotano le cinque aree studio sono diversi tra loro per ragioni ambientali, storiche, culturali. Essi caratterizzano le “diverse vocazioni” di un sistema turistico. La tematica riesce ad evidenziare il valore delle risorse che connotano le singole aree anche per seguire la loro evoluzione nel tempo e le future potenziali trasformazioni. Il turismo presenta complessi valori di criticità essendo una realtà economica connessa al valore dei luoghi e alle domande di benessere che la presenza di persone genera<sup>3</sup>. I valori di queste due dimensioni, ovvero l'attrazione dei luoghi e le economie indotte dal crescere delle utenze, possono produrre criticità fondate sulla messa in crisi delle peculiarità che connotano la qualità. Per queste ragioni emerge dai vari casi di studio come il paesaggio sia l'ambasciatore dei valori delle risorse ambientali e storiche.

L'organizzazione di un modello di turismo fondato sulle risorse potrà essere avviato dalla costruzione di progetti portatori di qualità appropriate alla natura dei singoli territori.

Stiamo assistendo ad un processo che vede rendere molto simili e confrontabili tra loro cose che avvengono o sono allocate in posti differenti del mondo. Le periferie urbane, le coltivazioni, le strade, i mercati, i consumi, sono tutte cose che sembrano non appartenere ad una specifica realtà. Questa omogeneità determina anche una sorta di riconoscibilità universale. È indifferente se siamo in un luogo o in un altro, perché ogni luogo è analogo al suo simile in ogni parte del mondo<sup>4</sup>. Questo da una parte aiuta l'orientamento, dovunque siamo possiamo partecipare a modi e costumi comuni, consumare allo stesso ritmo, dall'altro ci allontana dall'ipotesi che vi possano essere radici e mondi differenti.

Nonostante questa crescente omogeneità si alimenta la necessità di un distinguo nella ricerca di radici. Queste in genere si attribuiscono alle ragioni profonde che ci legano ad un luogo. Il paesaggio è diventato sinonimo di tutto questo perché lo si avvicina ai valori della natura, ovvero dei luoghi e del clima e ai valori della storia ovvero di quella parte dei resti dell'insediamento umano che è nato per utilizzare al meglio possibile i valori della natura dei luoghi. Il turismo chiede questi valori perché vive della fragilità della

<sup>3</sup>La questione paesaggistica può divenire un valore per la messa in evidenza e la riqualificazione degli elementi della modernità (Fossa 2006).

<sup>4</sup>La critica riguarda specialmente i luoghi che appartengono alla globalità, non a caso metropolitane e ipermercati si somigliano tutti (Augè 2007).

omologazione internazionale<sup>5</sup>. Siccome è orientato dalla forza della comunicazione spesso tende a ridurre questi valori a stereotipi. È un rischio che bisogna correre perché alimentare la storia significa in qualche modo tenerla in vita producendone una possibile evoluzione. La formazione di piani paesaggistici regionali, che tendono a dare strumenti di orientamento verso l'uso delle risorse connesse alla dimensione del paesaggio, può consentire oltre che la conservazione dei valori della natura e della storia anche un utile vantaggio per lo sviluppo di una cultura del turismo che esalti la qualità dei luoghi e delle risorse endogene.

La procedura di formazione dei piani prevede, infatti, azioni di concertazione connesse all'impegno tra istituzioni al fine di garantire programmi comuni. Mentre la qualità del territorio non si riesce a vivere nella parzialità dei settori, i piani vivono una stagione di tematiche settoriali. Il paesaggio, pur volendo che rappresenti la dimensione della qualità diffusa, può diventare anch'esso lo strumento di azioni settoriali.

La scelta di partire dalla dimensione paesaggistica nella formulazione di un percorso di riflessioni vale perché si tende ad attribuire al paesaggio la capacità di costruire una sintesi formale di un equilibrio difficile tra le varie componenti che sono attive nelle azioni di trasformazione del territorio. Il paesaggio, come sintesi positiva di un equilibrio tra dimensione naturale e dimensione antropica, può servirsi proprio della presenza turistica per determinare una domanda nuova di qualità.

Se la comunicazione dell'offerta turistica si serve anche del paesaggio utilizzando le sue qualità come dichiarazione lampante di una promessa da mantenere, le imprese del turismo necessariamente si alimentano dello spostamento di popolazione. Per questo le forme della mobilità sono motivo di sviluppo per le economie dei luoghi animati dall'intrapresa turistica. La dipendenza dei territori turistici dalla mobilità esterna, associata a quella dell'accessibilità alle risorse, pone un insieme di interrogativi che comportano differenti occasioni di modellizzazione. Tali principi non sono connessi solo alle opportunità dei vettori ma, in modo evidente, alle infrastrutture esistenti e alla loro adattabilità alle ragioni del turismo.

La forma e la natura delle infrastrutture del territorio determinano infatti spesso le modalità di sviluppo e la natura del turismo stesso<sup>6</sup>. La presenza di significative infrastrutture di trasporto incide sullo sviluppo del turismo. Per ogni area studio si è teso a comprendere quali fossero le infrastrutture e quindi i vettori che consentono di arrivare in prossimità dell'area.

<sup>5</sup>Lo sviluppo di una dimensione del turismo che attinge dall'ambiente e dalla storia ha trovato un insieme di azioni in specifiche guide al territorio (Quartarone, 1992 e 2008).

<sup>6</sup>Tale tematica rappresenta una delle componenti di interesse della ricerca, che punta alla identificazione dei sistemi turistici locali legati all'integrazione delle direttrici principali dello sviluppo già in atto (Persico, 2010).

Ovviamente la natura dei mezzi, la frequenza, la velocità, le distanze illuminano in modo differente le varie aree studio. Dalla grande distanza fondata sulla mobilità veloce si passa alla scala intermedia che consente di distribuire su più mete turistiche. Esse possono anche essere tra loro connesse da un sistema di vettori. Si verifica in genere che è la domanda a condizionare i trasporti e successivamente la stessa risposta costituisce occasione di incentivazione della domanda. Sono quindi state definite alcune matrici che descrivono la natura delle infrastrutture. Tali matrici vengono costruite su due livelli. Il primo livello è riconducibile a una mobilità veloce. In generale tale dimensione viene rappresentata da forme differenti di mobilità. Esse vanno da quella definita dalle comunicazioni aeree, condizionata dalla presenza di un vicino aeroporto, oppure quella definita dalla rete ferroviaria, alla mobilità su gomma che costituisce ancora per il territorio italiano il sistema della mobilità privilegiato, in particolare nel periodo estivo. Il secondo livello è riferito alla mobilità lenta e si configura come un sistema integrato di interventi il cui scopo diviene quello di consentire a residenti e turisti una più ampia fruizione delle risorse del territorio.

A questi due livelli vanno aggiunte le forme di mobilità che sono per se stesse forme di attrazione turistica. Più che configurarsi come servizi della mobilità complementari al turismo sono servizi attrattivi veri e propri che sono venduti come occasione di funzioni ricreative e sportive. Tali occasioni si servono a volte di infrastrutture dedicate a specifici mezzi di locomozione che vanno dal tradizionale trasporto animale come il cavallo, alla bicicletta, alla passeggiata, all'escursione. Queste forme di mobilità sono spesso connesse alla visita di mete intermedie e consentono di alimentare opportunità di attrattive locali.

Mobilità e stanzialità sembrano termini antitetici. Stanziale è un termine usato nella lingua italiana per indicare la dimora permanente di una specie in un areale. In genere si tratta di specie animali o vegetali ma viene usato anche per la popolazione che ha residenza stabile in un luogo. Il luogo in cui una persona ha "residenza stabile" si è modificato nel tempo e tende ancora a modificarsi<sup>7</sup>. In epoca abbastanza antica abitare in un posto significava anche lavorare, accumulare, generare, divertirsi in quel luogo. La improbabilità che ciò oggi accada è cresciuta perché sicuramente è più facile che si nasca in un luogo, si viva in un altro luogo, si lavori in un altro luogo ancora, e ci si diverta in altri luoghi, tutti differenti rispetto a dove si risiede per anagrafe. Tutto questo sta determinando la disponibilità a non appartenere più e solo ad un luogo limitato, ma ad accumulare occasioni di appartenenza per linee e rapporti più ampi verso mete che determinano un areale di appartenenza stanziale molto

<sup>7</sup> Pasquale Persico parla spesso di *nomadismo* più che di stanzialità. In questo caso è interessante pensare che il nomadismo del turismo, ovvero del benessere, è una forma nuova di stanzialità (Persico, 2010).

segmentato e reso complesso da distanze una volta impensabili. Anche il turismo, come massima forma ricreativa della modernità, vive di questa nuova dimensione della stanzialità ovvero di un allargamento delle potenzialità del risiedere<sup>8</sup>. Per questa ragione le economie che accompagnano il turismo sono anche le economie della stanzialità<sup>9</sup>. Chi si trasferisce in un luogo per un certo numero di giorni diventa comunque residente di quel posto per quel tempo in cui vi permane. Ciò comporta che il turista radica in quel luogo le forme che riguardano la sua capacità di vita. Mangia, dorme, compra i giornali, in una parola vive in quel posto trasferendo tutte le economie che comportano il suo vivere in quel posto. La questione specifica si trasferisce quindi al rapporto tra continuità e discontinuità dell'abitare e investiga sul ruolo che il turismo svolge nei modi di costruire queste nuove forme di stanzialità.

Il turista chiede al luogo in cui soggiorna un insieme di servizi complementari all'abitazione. Alcuni servizi appartengono a tutte quelle dimensioni che consentono un buon livello di vita residenziale e riguardano in modo particolare i servizi tradizionali definiti dagli standard urbanistici. In particolare questa dimensione interessa sia i servizi che impegnano funzioni puntuali sia i servizi a rete. A questo insieme di servizi della normalità vanno aggiunti i servizi che permettono specificatamente la vita del turista. Tra questi sicuramente ve ne sono alcuni che sono un effettivo potenziamento dei servizi normali che dovrebbero essere comunque presenti ma che vengono potenziati dalla presenza dei turisti. Spesso questi servizi sono allocati in posti utili alle funzioni turistiche e non alle attività dei residenti. D'altra parte questi servizi configurano comunque una qualità dell'insediamento, anche se possono nascere solo come dote fondante dell'offerta per il turismo. Le interdipendenze esistenti tra la popolazione presente, l'offerta di forme residenziali sia di posti letto per le stanzialità nomadi che di residenze per gli abitanti permanenti e la conseguente organizzazione dei servizi costituiscono la misura della qualità del territorio. Emerge la domanda del cosa regge le economie del turismo in relazione ai territori che ne detengono la prerogativa. Si tratta di interpretare i luoghi del turismo come "risorsa" dell'abitare, ovvero come costruzione di iniziative capaci di produrre una organizzazione del "luogo" per e attraverso l'impresa turistica. Le articolate differenze delle realtà territoriali e le differenti forme insediative presenti rappresentano un insieme di modelli confrontabili che consentono un'ampia casistica di riferimento sulle relazioni

<sup>8</sup> Si può dire che la qualità complessiva di un centro abitato o di un territorio incide in modo determinante sulle forme di stanzialità e quindi anche sulle forme di stanzialità turistica (Petroncelli, 2004).

<sup>9</sup> Gli impianti urbani conservano la loro natura e perpetuano le loro forme perché fondano su alcuni principi che superano la mera dimensione storica; la loro obsolescenza è diversa da quella di un prodotto meccanico, perché fondano su comportamenti permanenti e semplici, ovvero sulla possibilità di raggiungere attraverso gradi di penterabilità con relative barriere o permessi qualsiasi punto della maglia insediativa (Leone, 2004).

possibili tra forme della stanzialità residente e turistica e qualità dei servizi.

Per il turismo il territorio è un bene. Il territorio di fatto si apre a funzioni di interrelazione di cui il turismo e il territorio stesso si giovano ampiamente. A differenza dei beni non radicati al suolo la non trasportabilità dei valori del territorio ne fanno un'occasione di scambio particolare su cui si può indagare con gli strumenti della storia della pianificazione. La qualità del territorio, infatti, diviene un attrattore spendibile. Ma la sua spendibilità non appartiene solo alla dimensione dei beni storici e naturali che il territorio contiene, di cui si fa oramai in modo diffuso un grande racconto, ma anche a quanto questi valori sono riusciti a radicare in termini di attività umana nella storia passata e recente e come questa stessa attività ha proseguito con sviluppi inaspettati cogliendo anche opportunità nell'avvicinarsi di nuovi radicamenti produttivi. Così le attività presenti nel territorio possono diventare occasione di mercato spendibile per il turismo<sup>10</sup>. Si radicano quindi alcuni valori interconnessi tra loro che non dipendono solo dalle attrattive turistiche principali ma che diventano complementari al turismo in quanto consentono di produrre un insieme di occasioni che permettono di differenziare la qualità della giornata, attivando capacità di offerta, occasioni e opportunità, molto spesso legate ai consumi ma comunque capaci di arricchire la possibilità di intrapresa economica dell'area. Il settore più evidente perché s'innesta sia nella dimensione culturale del territorio sia nella necessità di sopravvivenza del turista è dato dalla produzione agroalimentare che ogni territorio possiede. Questa si esplicita non solo nella ristorazione ma anche nei prodotti tipici trasportabili. Su questo s'innestano anche altri valori che vanno dai prodotti di consumo, all'oggettistica, agli intrattenimenti culturali e sociali. Nascono così per ogni territorio un insieme di occasioni di scambio definite dalle interrelazioni che possono avere o non avere successo in ragione delle differenti forme di turismo<sup>11</sup>. Esse influenzano la qualità della presenza turistica. Questa complessiva dimensione, in cui le forme di stanzialità turistica inducono scambi non solo relativi alla domanda specifica di ricreazione e tempo libero, ma anche di beni di consumo e di beni prodotti proprio nel territorio, definisce un insieme di interconnessioni economiche tra i residenti e i turisti. In generale la domanda di fruizione dei beni complementari al turismo si accompagna anche alle differenti attese delle numerose tipologie di turismo<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> Quasi tutti i turismi che tendono a consolidare la loro presenza sul territorio utilizzano come dimensione attrattiva anche altri valori spendibili sia come richiamo che come contributo effettivo alle economie dell'area (Positano per la moda, Vietri, Caltagirone, Santo Stefano di Camastra per la ceramica).

<sup>11</sup> Le interrelazioni avvalorano l'affermarsi e la crescita delle piccole imprese del turismo in stretto rapporto con lo sviluppo di nuove aperture per il mercato locale (Urbani, 2005).

<sup>12</sup> Dal documento di Mauro Francini del seminario tenutosi a Napoli per l'avvio del Prin/08: «fin ad ora la letteratura corrente definisce il turista preliminarmente caratterizzato da tre tipologie fondamentali: i turisti "quasi residenti", i turisti "escursionisti" e turisti "che si spostano all'interno della propria area di residenza".

La pianificazione si è dotata di strumenti di controllo dell'insediamento umano generando di fatto una consapevolezza nuova rispetto alle tematiche della gestione e della valutazione, sino a far coincidere le tematiche del piano con quelle più complessive del governo del territorio<sup>13</sup>. Le forme attraverso cui si organizza l'insediamento umano hanno un ruolo significativo per il radicamento e lo sviluppo del turismo. Come si accennava già nei precedenti paragrafi in prevalenza i piani urbanistici hanno svolto il ruolo di strumenti di sostegno delle attività edilizie. Questo compito si è esaurito e con esso l'urbanistica della crescita edilizia. Le nuove procedure di valutazione e controllo<sup>14</sup> più che esercitare un compito di effettivo esame dei nuovi scopi delle ragioni urbanistiche sembrano preoccuparsi ancora di arginare i fenomeni di occupazione di suolo che si verificano in modo indiscriminato proprio nei territori più sensibili toccati dalle intraprese del turismo. La strumentazione urbanistica, infatti e soprattutto a livello locale, è tradizionalmente costruita intorno alle esigenze degli abitanti e si arricchisce, per quanto riguarda gli aspetti legati all'ambiente, soprattutto di un complesso di vincoli all'edificazione.

La disciplina urbanistica, sino ad ora intesa come disciplina della residenzialità, non ha ancora costruito la stessa quantità e qualità di strumenti e norme adatte ad affrontare aspetti e condizioni derivanti dallo sviluppo del turismo. Tutto ciò soprattutto per quanto attiene la mobilità e l'accessibilità nelle nuove forme in cui si manifesta la stanzialità. Tali strumenti di programmazione, valutazione e gestione sono profondamente diversi rispetto a quelli tradizionali e quindi non possono essere mutuati dai primi. Occorre pertanto definire strumenti capaci di produrre una reale integrazione tra i livelli classici della tradizione urbanistica e quelli più strategici dell'attività turistica.

L'insieme delle cinque aree tematiche sviluppate come principi di attenzione al fenomeno turistico è una sintesi utile all'assunzione di alcuni valori che intrecciano ogni area tematica. Si è passati dai temi del paesaggio usato come promessa di qualità, quindi come strumento di attrazione, ai temi della mobilità, della stanzialità e delle interrelazioni con l'intento di dare corpo alla ipotesi di una centralità della questione territoriale e urbana come specificità della intrapresa turistica<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> Il tema del governo del territorio, sviluppato dall'Istituto nazionale di urbanistica, mette in primo piano le questioni della pianificazione come valore complessivo al fine del raggiungimento degli obiettivi del piano. L'intenzione è quella di considerare come necessari gli effetti di ogni singola azione pianificatoria, mentre spesso il piano si avvale di azioni possibili e non solo di azioni attuate in modo deterministico (Leone, 2009).

<sup>14</sup> Una rinnovata attenzione al governo del territorio è costituita dalla svolta regionalista che vede il crescere di azioni legislative da parte degli istituti regionali (Francini-Viapiana, 2009).

<sup>15</sup> Tale approfondimento, anche se può apparire che la centralità del territorio sia questione implicita nei vari studi condotti sull'argomento, diventa questione nuova e oggetto di specifici approfondimenti e contributi nel momento che ci si dedica e si approfondisce la questione del come il territorio possa, per le sue forme e i suoi specifici valori, determinare e reggere i valori dell'impresa turistica (Lozato Giotart, 1994).



Avere scelto alcune specifiche aree ha consentito proprio di ritrovare alcuni elementi che possono avvalorare tale ipotesi. In particolare le aree dimostrano una articolazione casistica particolarmente significativa. Si passa dal turismo consolidato del lago di Como che per altro gode nelle immediate vicinanze anche di un bacino di utenza, comunque di alto livello, ad un turismo in via di formazione, ma ancora molto debole dell'area del Parco del Cilento, ad un turismo appena agli esordi dei comuni della Valle del Crati, ad un turismo abbastanza consolidato come quello del Val di Noto, al turismo configurato come in via di sviluppo, ma ancora in crescita e con forti mutazioni della punta (ericina-trapanese) occidentale della Sicilia.

In questo quadro le dimensioni che vengono ad interessare sono da un lato le difficoltà complessive del settore che pur se raggiunge consolidate certezze di tenuta non riesce in nessun caso a configurarsi come economia stabile e certa. Non appare possibile, infatti, che tali territori possano vivere senza interrogarsi sul proprio futuro, così come accade per ogni azienda nel mondo contemporaneo. E qui nasce l'idea che il futuro debba vedere l'ingresso del turismo nella pianificazione territoriale.

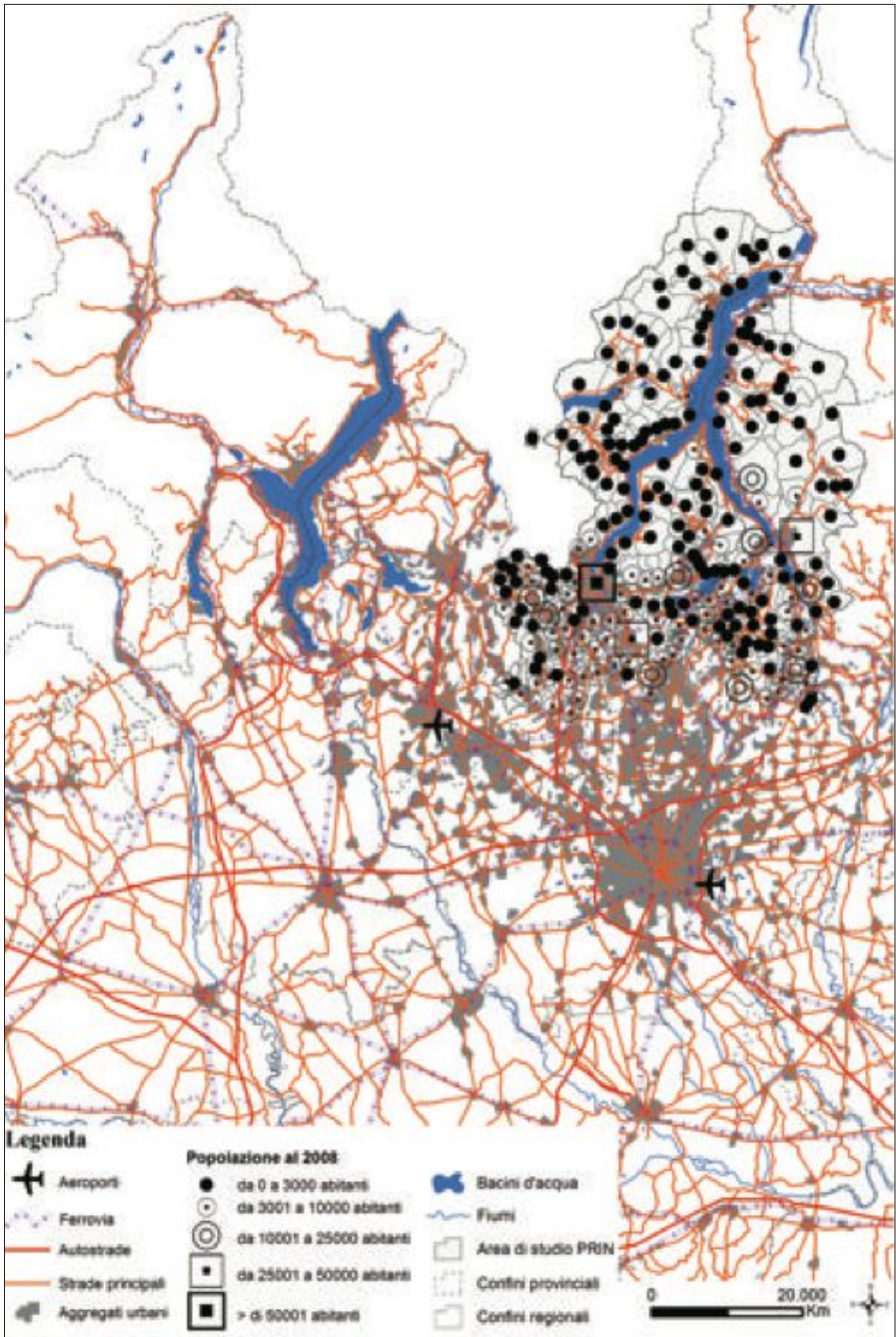


Fig. 2 - Area studio "Lago di Como"  
(elaborazione Gis Fabio Cernigliaro)



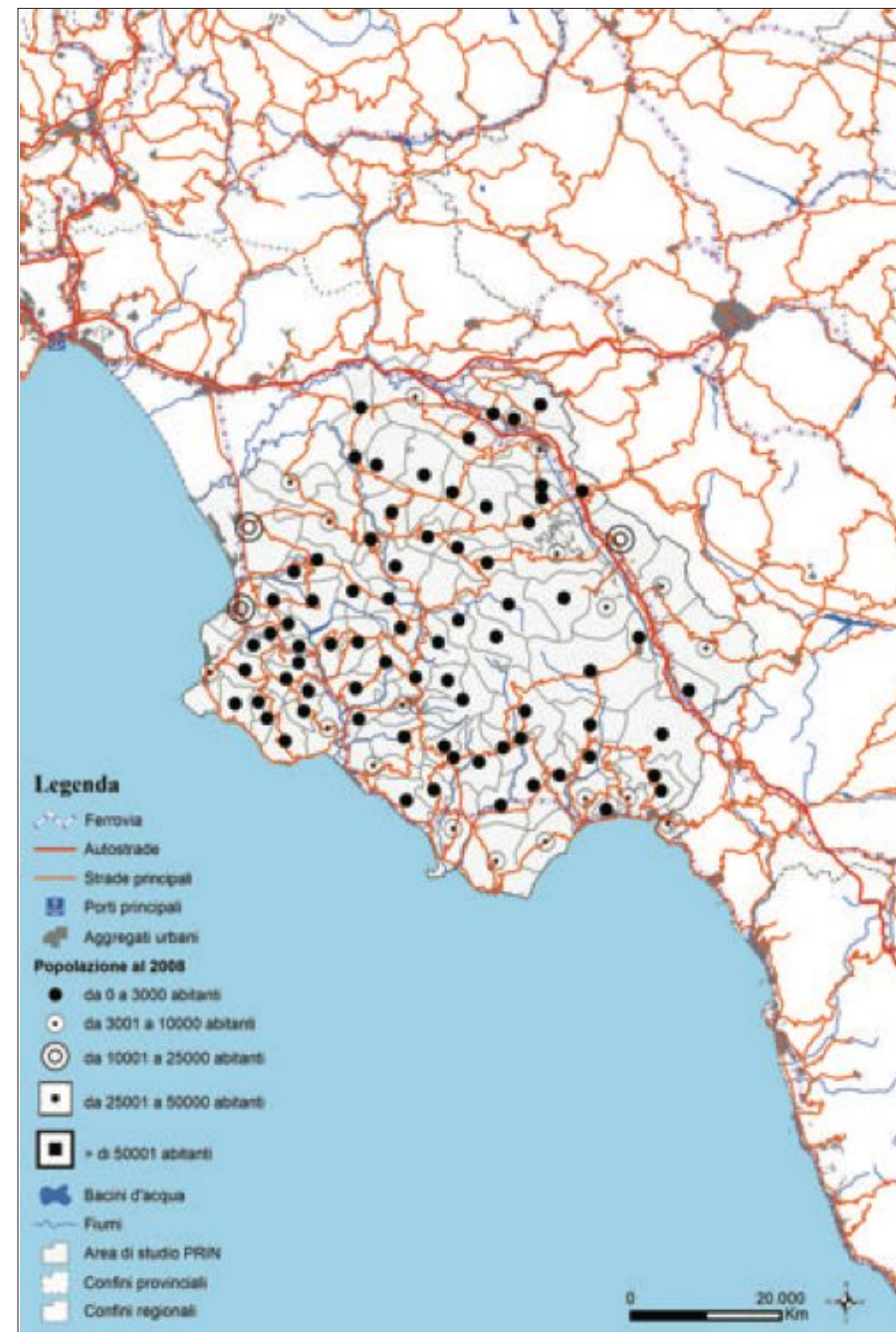


Fig. 3 - Area studio "Cilento" - Parco del Cilento, degli Alburni e del Vallo di Diano (elaborazione Gis Fabio Cernigliaro)

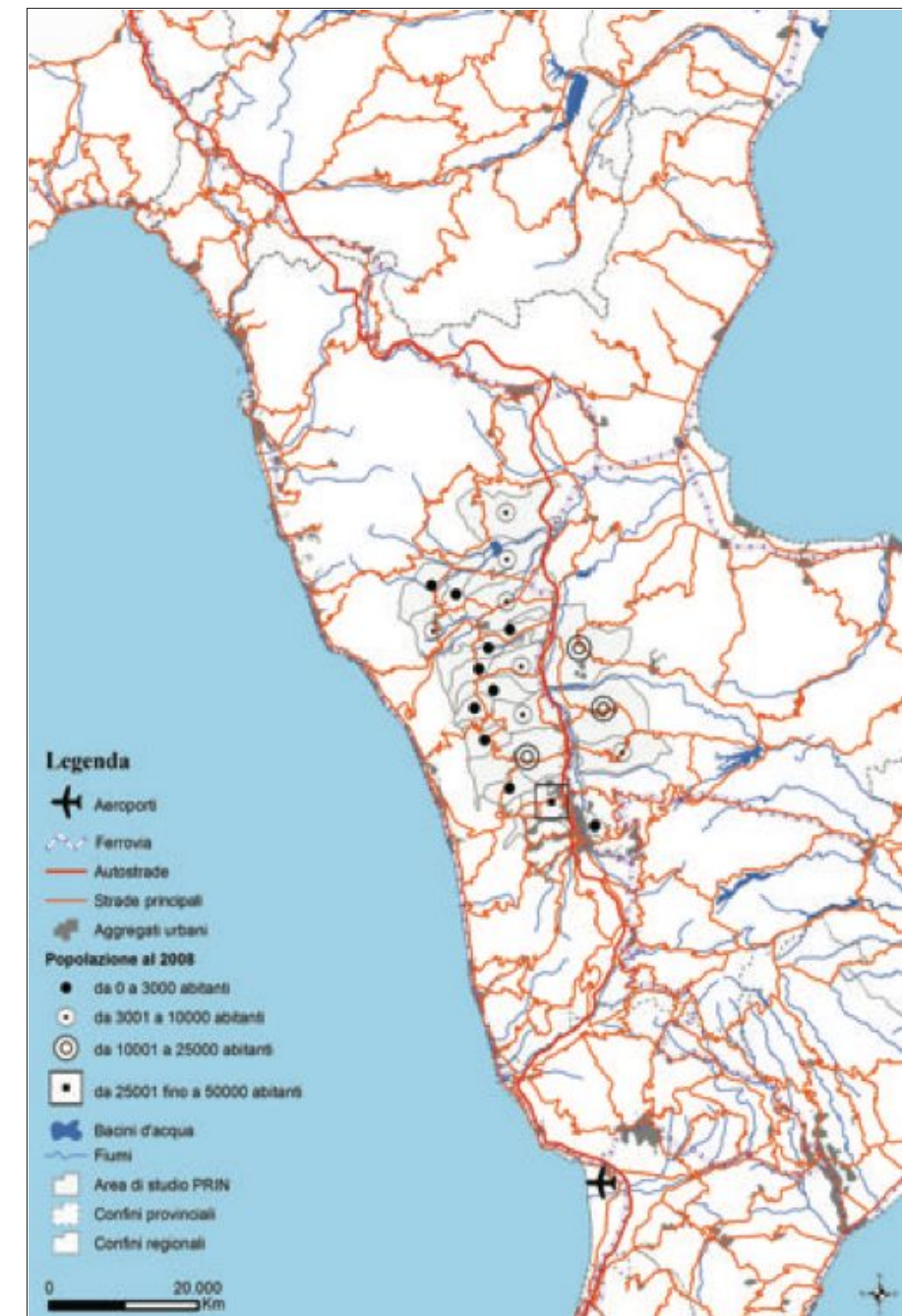


Fig. 4 - Area studio "Valle del Crati" (elaborazione Gis Fabio Cernigliaro)



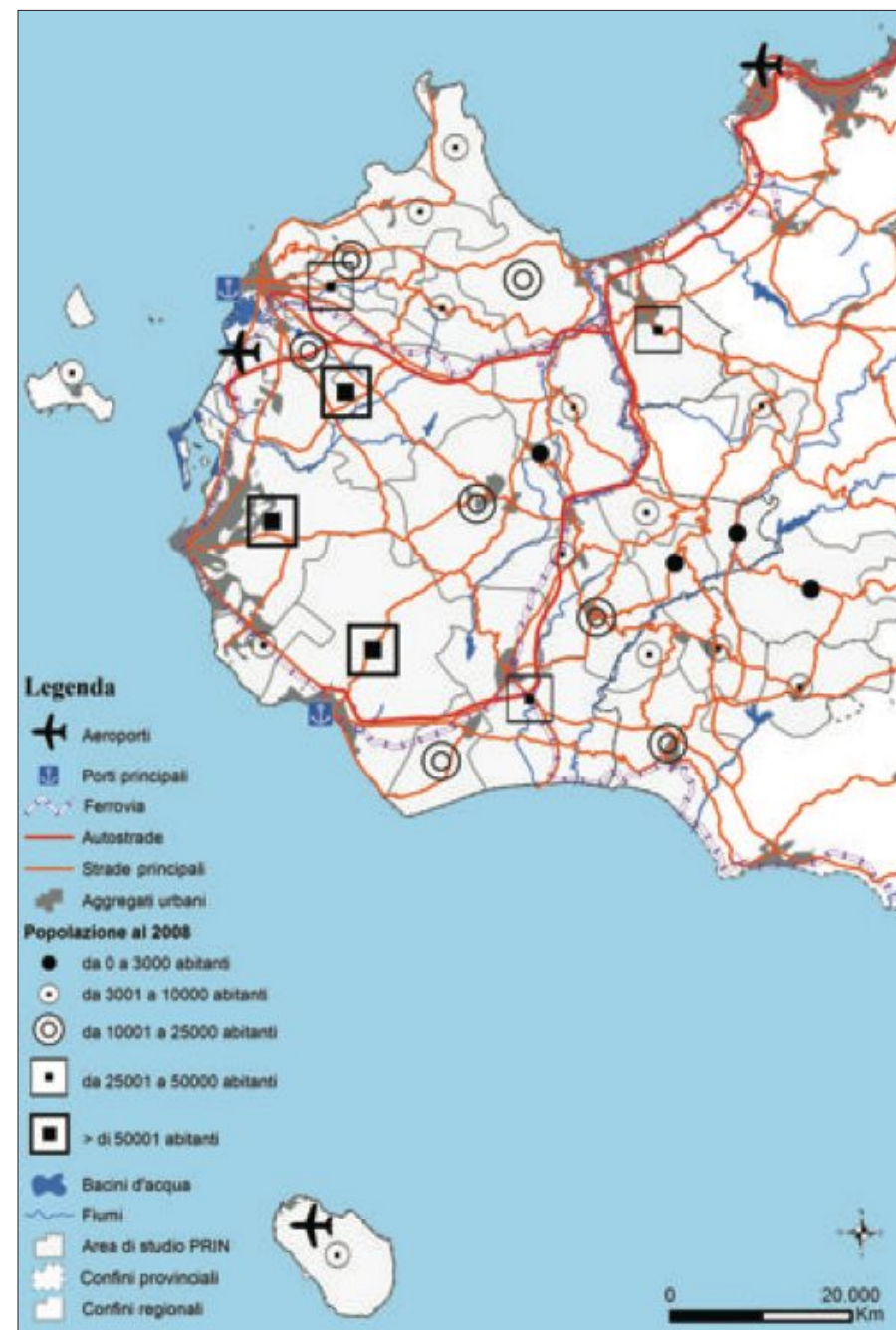


Fig. 5 - Area studio "Val di Mazara" - Punta occidentale della Sicilia  
(elaborazione Gis Fabio Cernigliaro)



Fig. 6 - Area studio "Val di Noto"  
(elaborazione Gis Fabio Cernigliaro)



## Elenco dei comuni ricadenti nelle 5 aree di indagine

### Il Lago di Como

*Provincia di Como:* Albavilla, Albese con Cassano, Albiolo, Alserio, Alzate Brianza, Anzano del Parco, Appiano Gentile, Argegno, Arosio, Asso, Barni, Bellagio, Bene Lario, Beregazzo con Figliaro, Binago, Bizzarone, Blessagno, Blevio, Bregnano, Brenna, Brienno, Brunate, Bulgarograsso, Cabiате, Cadorago, Caglio, Cagno, Campione d’Italia, Cantù, Canzo, Capiago Intimiano, Carate Urio, Carbonate, Carimate, Carlazzo, Carugo, Casasco d’Intelvi, Caslino d’Erba, Casnate con Bernate, Cassina Rizzardi, Castelmarte, Castelnuovo Bozzente, Castiglione d’Intelvi, Cavallasca, Cavargna, Cerano d’Intelvi, Cermenate, Cernobbio, Cirimido, Civenna, Claino con Osteno, Colonno, Como, Consiglio, Corrido, Cremia, Cucciago, Cusino, Dizzasco, Domaso, Dongo, Dosso del Liro, Drezzo, Erba, Eupilio, Faggeto Lario, Faloppio, Fenegrò, Figino Serenza, Fino Mornasco, Garzeno, Gera Lario, Germasino, Gironico, Grandate, Grandola ed Uniti, Gravedona, Griante, Guanzate, Inverigo, Laglio, Laino, Lambrugo, Lanzo d’Intelvi, Lasnigo, Lenno, Lezzeno, Limido Comasco, Lipomo, Livo, Locate Varesino, Lomazzo, Longone al Segrino, Luisago, Lurago d’Erba, Lurago Marinone, Lurate Caccivio, Magreglio, Mariano Comense, Maslianico, Menaggio, Merone, Mezzegra, Moltrasio, Monguzzo, Montano Lucino, Montemezzo, Montorfano, Mozate, Musso, Nesso, Novedrate, Olgiate Comasco, Oltrona di San Mamette, Orsenigo, Ossuccio, Parè, Peglio, Pello Intelvi, Pianello del Lario, Pigra, Plesio, Pognana Lario, Ponna, Ponte Lambro, Porlezza, Proserpio, Pusiano, Ramponio Verna, Rezzago, Rodero, Ronago, Rovellasca, Rovello Porro, Sala Comacina, San Bartolomeo Val Cavargna, San Fedele Intelvi, San Fermo della Battaglia, San Nazzaro Val Cavargna, Schignano, Senna Comasco, Solbiate, Sorico, Sormano, Stazzona, Tavernerio, Torno, Tremezzo, Trezzone, Turate, Ugiate-Trevano, Valbrona, Valmorea, Val Rezzo, Valsolda, Veleso, Veniano, Vercana, Vertemate con Minoprio, Villa Guardia, Zelbio, San Siro.

*Provincia di Lecco:* Abbadia Lariana, Airuno, Annone di Brianza, Ballabio, Barzago, Barzanò, Barzio, Bellano, Bosisio Parini, Brivio, Bulciago, Calco, Calolziocorte, Carenno, Casargo, Casatenovo, Cassago Brianza, Cassina Valsassina, Castello di Brianza, Cernusco Lombardone, Cesana Brianza, Civate, Colico, Colle Brianza, Cortenova, Costa Masnaga, Crandola Valsassina, Cremella, Cremeno, Dervio, Dolzago, Dorio, Ello, Erve, Esino Lario, Galbiate, Garbagnate Monastero, Garlate, Imbersago, Introbio, Introzso, Lecco, Lierna, Lomagna, Malgrate, Mandello del Lario, Margno, Merate, Missaglia, Moggio, Molteno, Monte Marenzo, Montevecchia, Monticello Brianza, Morterone, Nibionno, Oggiono, Olgiate Molgora, Olginate, Oliveto Lario, Osnago, Paderno d’Adda, Pagnona, Parlasco, Pasturo, Perego, Perledo, Pescate, Premana, Primaluna, Robbiate, Rogeno, Rovagnate, Santa Maria Hoè, Sirone, Sirtori, Sueglio, Suello, Taceno, Torre de’ Busi, Tremenico, Valgreghentino, Valmadrera, Varenna, Vandrogn, Vercurago, Verderio Inferiore, Verderio Superiore, Vestreno, Viganò.

### Il Cilento

Agropoli, Albanella, Alfano, Aquara, Ascea, Atena Lucana, Auletta, Bellosguardo, Buonabitacolo, Caggiano, Camerota, Campora, Cannalonga, Capaccio, Casalbuono, Casaletto Spartano, Casal Velino, Caselle in Pittari, Castelvita, Castellabate, Castelnuovo Cilento, Castel San Lorenzo, Celle di Bulgheria, Centola, Ceraso, Cicerale, Controne, Corleto Monforte, Cuccaro Vetere, Felitto, Futani, Gioi, Giungano, Ispani, Laureana Cilento, Laurino, Laurito, Lustra, Magliano Vetere, Moio della Civitella, Montano Antilia, Montecorice, Monteforte Cilento, Monte San Giacomo, Montesano sulla Marcellana, Morigerati, Novi Velia, Ogliastro Cilento, Omignano, Orria, Ottati, Padula, Perdifumo, Perito, Pertosa, Petina, Piaggine, Pisciotta, Polla, Pollica, Postiglione, Prignano Cilento, Roccadaspide, Roccagloriosa, Rofrano, Roscigno, Rutino, Sacco, Sala Consilina, Salento, San Giovanni a Piro, San Mauro Cilento, San Mauro la Bruca, San Pietro al Tanagro, San Rufo, Santa Marina, Sant’Angelo a Fasanella, Sant’Arsenio, Sanza, Sapri, Sassano, Serramezzana, Sessa Cilento, Sicignano degli Alburni, Stella Cilento, Stio, Teggiano, Torchiara, Torraca, Torre Orsaia, Tortorella, Trentinara, Valle dell’Angelo, Vallo della Lucania, Vibonati.

### La Valle del Crati

Altomonte, Bisignano, Cervicati, Cerzeto, Fagnano Castello, Lattarico, Luzzi, Malvito, Mongrassano, Montalto Uffugo, Rende, Roggiano Gravina, Rose, Rota Greca, San Benedetto Ullano, San Marco Argentano, San Martino di Finita, Santa Caterina Albanese, San Vincenzo La Costa, Torano Castello, Zumpano.

### Il Val di Noto

Augusta, Avola, Buccheri, Buscemi, Canicattini Bagni, Carlentini, Cassaro, Ferla, Floridia, Francofonte, Lentini, Melilli, Noto, Pachino, Palazzolo Acreide, Rosolini, Siracusa, Solarino, Sortino, Portopalo di Capo Passero, Priolo Gargallo.

### Il Val di Mazara

*Provincia di Trapani:* Alcamo, Buseto Palizzolo, Calatafimi-Segesta, Campobello di Mazara, Castellammare del Golfo, Castelvetro, Custonaci, Erice, Favignana, Gibellina, Marsala, Mazara del Vallo, Paceco, Pantelleria, Partanna, Poggioreale, Salaparuta, Salemi, Santa Ninfa, San Vito Lo Capo, Trapani, Valderice, Vita, Petrosino.

*Provincia di Palermo:* Camporeale, Contessa Entellina.

*Provincia di Agrigento:* Menfi, Montevago, Sambuca di Sicilia, Santa Margherita di Belice.

Riferimenti bibliografici

Parte Prima

Il Paesaggio

Augé M. (2007), *Tra i confini: città, luoghi, integrazioni*, Bruno Mondadori, Milano.  
Fossa G. (2006), *La riqualificazione dei contesti dei nodi infrastrutturali. Un atlante per Milano*, Skira, Milano.  
Francini M. Viapiana M. F. (2009), *Elementi per il governo del territorio*, Franco Angeli, Milano.  
Imbesi G. (2004), *Il turismo nel nuovo piano regolatore di Roma*, voll. 1-3, Comune di Roma, Roma.  
La Greca P. Martinico F. (2005), “Strategie territoriali per il Val di Noto”, in Corrado F. a cura di, *Le risorse territoriali nello sviluppo locale*, Alinea, Firenze.  
Leone N. G. (2004), *Elementi della città e dell’urbanistica*, Palumbo, Palermo.  
Leone N. G. (2008), “Città nella ricostruzione ... e il Belice?”, in Badami A. Picone M. Schil-  
leci F. a cura di, *Città nell’emergenza. Progettare e costruire tra Gibellina e lo Zen*, Pa-  
lumbo, Palermo.  
Leone N. G. (2009), “Possibilismo e determinismo nel rapporto tra analisi e piano”, in Terrana  
A. a cura di, *Piano territoriale paesaggistico. Tematiche paesaggistiche. Guida alla Let-  
tura*, Ed. Assessorato Regionale BB.CC.AA. e P.I., Caltanissetta.  
Lozato Giotart J. P. (1994), *Geografia del turismo*, Franco Angeli, Milano.  
Muscarà C. (1967), *La geografia dello sviluppo*, Comunità, Milano.  
Persico P. (2010), *Dalla città del parco ai territori del quarto paesaggio*, issuu.com, Napoli.  
Petroncelli E. (2004), “I risultati di una ricerca: rapporto sviluppo locale e sistemi produttivi  
in una logica di valorizzazione del territorio. Mutamenti del territorio e innovazioni negli  
strumenti urbanistici”, in AA.VV., *Mutamenti del territorio e innovazioni negli strumenti  
urbanistici*, Franco Angeli, Milano.  
Quartarone C. (1992), *Il territorio guidato. Il Monte Pellegrino a Palermo*, Ila Palma, Palermo.  
Quartarone C. Sessa E. Mauro E. a cura di (2008), *Arte e architettura Liberty in Sicilia*, Gra-  
fill, Palermo.  
Urbani L. (2004), “Introduzione”, in Gulotta D. Naselli F. Trapani F. a cura di, *Motris. Mi-  
crocentralità relazionali nel Mediterraneo. Mappatura dell’offerta di turismo relazio-  
nale integrato in Sicilia*, Gulotta, Palermo.

a cura di Giovanna Fossa

- Contributi:*  
Alessandra Badami  
Fabio Cernigliaro  
Giovanna Fossa  
Andrea Fossati  
Mauro Francini  
Felix Günther  
Paolo La Greca  
Francesco Martinico  
Annunziata Palermo  
Marialuce Stanganelli

## *Identità e ragioni del paesaggio*

di Giovanna Fossa

Paesaggio e turismo costituiscono un binomio che affonda le sue radici nella cultura romantica del settecento-ottocento; dalle icone e dai monumenti architettonici e naturali dei grandi viaggiatori e del *Grand Tour* l'evoluzione di questo rapporto è passato attraverso il “consumo” turistico del paesaggio degli anni '60-70 fino alla globalizzazione del turismo di massa che pone in secondo piano la specificità dei paesaggi<sup>1</sup> rispetto all'offerta di divertimento e servizi.

La crisi economica attuale ha reso ineludibile la ricerca della sostenibilità dello sviluppo in generale e dello sviluppo turistico in particolare e costituisce un urgente invito a ripensare l'interazione fra paesaggio e turismo.

Il concetto di paesaggio da tematica di settore si è progressivamente esteso a tutto il territorio (cfr. *Convenzione Europea del Paesaggio*, 2000): l'evoluzione del paesaggio non dipende solo dall'efficacia della tutela degli ambiti di pregio ma anche dalla riqualificazione di quelli degradati o non vincolati. La manutenzione del paesaggio storico è in modo sempre più evidente interrelata alla sua vitalità, alla sua capacità di trattenere gli abitanti, di generare lavoro, di attrarre turisti senza perdere la propria identità, senza generare squilibrio nelle proprie risorse.

L'evoluzione del paesaggio per essere sostenibile, duratura nel tempo, deve essere condivisa dalla comunità che lo vive: nella letteratura più attenta emerge una convergenza verso l'interpretazione del paesaggio come

<sup>1</sup> Stefano Wagner (Politecnico di Zurigo) ha sollevato la questione dell'identità di paesaggio nelle dinamiche della globalizzazione comparando diverse interpretazioni contemporanee dello spazio globale: indifferenziato (*flat*) per J. Friedmann; articolato in diverse identità e specificità locali (*spiky*) per R. Florida e Ch. Landry; capace di generare interazioni (attivo) per R. Ratti. L'interpretazione più fertile per una ricerca di integrazione fra turismo e paesaggio è certamente quella di R. Florida che mette in luce il ruolo dell'identità dei luoghi nell'attrazione dei creativi (cfr. R. Florida, 2003). Un impoverimento del ruolo del paesaggio nell'evoluzione del territorio deriva invece dalle interpretazioni delle grandi architetture come oggetti iconici localizzabili ovunque da parte di *star architects* o dalle riduzioni a sola ecologia della complessità del paesaggio storico-antropologico.



visione sintetica di un progetto di sviluppo locale (paesaggio come paradigma dello sviluppo).

Per paesaggio si intende infatti un sistema di relazioni: morfologiche, percettive, sensoriali, ecologiche, culturali, semantiche, capaci di creare un immaginario condiviso, di generare senso di appartenenza, di suscitare attrazione; il paesaggio sintetizza l'identità di un territorio, un'identità che rappresenta una risorsa per la comunità che lo vive. Il sistema di relazioni che sostanzia il paesaggio è un sistema dinamico, che evolve nel tempo: l'identità di paesaggio è un'identità evolutiva e la sfida per il governo del territorio e per la programmazione turistica è quella di promuovere lo sviluppo mantenendo la riconoscibilità di questa identità e la sua unicità<sup>2</sup>.

In questa dinamica la questione che si pone è dunque come il turismo possa diventare un costruttore e non un consumatore di paesaggio, un attore virtuoso dell'evoluzione del paesaggio. La programmazione turistica si pone allora non come tema economico di settore ma come strategia di *place branding* integrata con la pianificazione del territorio e del paesaggio, come una strategia che possa integrare *brand* e *community*.

In altri termini, se la pianificazione del paesaggio si sta già integrando con la pianificazione territoriale, almeno a livello disciplinare e normativo, la questione aperta è l'integrazione della programmazione turistica con la *vision* dell'evoluzione del territorio, con l'immagine condivisa del suo sviluppo; l'interazione del *marketing* territoriale e turistico con l'immagine al futuro del paesaggio trasformato, condiviso dalla comunità.

La questione è strategica per i paesaggi italiani, storicamente stratificati, vissuti da millenni, la cui principale risorsa, oggi a rischio, è l'integrazione: paesaggi antropizzati dove agricoltura, natura, architettura e infrastrutture sono fisicamente intrecciate con la morfologia, la cultura e l'enogastronomia delle comunità locali; paesaggi estremamente vari, dove la varietà si estrinseca in uno spazio molto limitato: paesaggi «densi» dove l'integrazione, la varietà, l'autenticità sono la chiave interpretativa identitaria che caratterizza nel contesto globale l'unicità dei paesaggi italiani.

Il modello turistico adatto ai paesaggi integrati italiani non è certo quello dei grandi *tour operator* che si appoggiano su albergoni compatti massimizzando il numero di posti letto rispetto alle spese gestionali e di servizio; non è quello dei villaggi turistici o dei resort autarchici isolati dal contesto; non è nemmeno il modello delle «isole» esclusive che garantiscono *privacy* totale o dei falsi d'autore come Venezia a Las Vegas; non è certo il circuito internazionale della *wilderness* o dell'architettura spettacolare e ludica; non è neanche il modello delle seconde case o delle multiproprietà, colpevole della distruzione di tanto paesaggio italiano soprattutto negli anni '60-'70. Al con-

<sup>2</sup> Cfr. Federica Olivares, Ares Kalandides e Giovanna Fossa, seminario internazionale "Place Branding", City Innovation Lab, Università Cattolica, Milano, gennaio 2012.

trario il modello turistico capace di valorizzare l'unicità dei paesaggi italiani integrati sembra essere un modello diffuso<sup>3</sup>, che recuperi e riqualifichi il patrimonio edilizio esistente, lo metta a sistema con l'agricoltura e la produzione locale (non solo enogastronomica, ma anche artigianale e industriale); un modello che permetta di avere ancora un incontro autentico con il territorio e la sua cultura; un modello sostenibile, dove il turista possa entrare in contatto diretto e libero con il paesaggio e la comunità locale.

Con questa intuizione (ipotesi di lavoro alla base della ricerca verso un modello di sviluppo turistico sinergico con l'evoluzione identitaria del paesaggio) sono stati selezionati i casi di studio italiani di contemporanei "paesaggi integrati" (o con evidenti potenzialità di integrazione): Lago di Como, valle del Crati, val di Noto, Cilento, Val di Mazara. Tali casi sono stati studiati e sperimentati con sopralluoghi e interviste con gli *stakeholder* locali, comparati fra loro e confrontati in modo mirato con significativi riferimenti nazionali e internazionali.

Di grande rilievo sono stati i "racconti" delle esperienze di attori virtuosi di questa nuova alleanza fra turismo e paesaggio, racconti che nel loro insieme confermano l'intuizione della ricerca, conferiscono concretezza alla tesi proposta e quindi permettono di sintetizzare un nuovo modello integrato di evoluzione del paesaggio e del suo rapporto con il turismo. Il metodo scelto è quindi stato quello della sperimentazione più che della elaborazione teorica, anche per la presa d'atto della inadeguatezza degli approcci e degli strumenti consolidati a fronte dei cambiamenti in atto a seguito della crisi del 2008. Dalla loro analisi comparata sono emerse specificità ed interessanti comuni denominatori. Le **specificità** sono sintetizzabili nei seguenti punti.

**Il Lago di Como** - la sfida di mettere in rete il turismo tradizionale del lago con il turismo industriale del contesto territoriale (i distretti di Piccole e Medie Imprese della Brianza e della Valsassina: tessile-moda, legno-arredo, ferro)<sup>4</sup>; si può così ritrovare l'integrazione fra il paesaggio costiero e quello delle prealpi e delle colline brianzole, scoprire sinergie fra la tutela delle coste, il recupero dei rustici a monte, l'archeologia e la riqualificazione degli edifici

<sup>3</sup> Le declinazioni possibili del modello di ospitalità diffusa sono le più diverse e adattabili alle specificità locali; è interessante segnalare, come osserva Riccardo Sargiacomo (con un'esperienza pluriennale di AD di NH Italia) che anche i grandi operatori alberghieri stanno valutando l'opportunità di introdurre in Italia un modello *fractional, residence* alberghiero diffuso dove una pluralità di investimenti immobiliari contenuti vengono coordinati verso il recupero del patrimonio edilizio esistente per unità residenziali private che sono però gestite unitariamente con servizi alberghieri, generando una maggiore rotazione e utilizzo, più servizi e più coinvolgimento della comunità locale rispetto alle seconde case.

<sup>4</sup> Significativo il racconto dell'esperienza dell'assessore al turismo della provincia di Lecco Fabio Dadati e di Maurizio Ammannato, responsabile del contratto di rete di imprese "lake como - turismo industriale": le nuove strategie di sviluppo turistico della provincia si concretizzano nella promozione di innovativi pacchetti che offrono al turista di lavoro delle imprese manifatturiere un'estensione sul lago e viceversa aggiungono ai programmi standard dei *tour operator* del lago l'esperienza della visita in fabbrica, ai musei di impresa e agli *outlet* dei prodotti locali (soprattutto moda e arredo).

industriali nel pianalto collinare<sup>5</sup>. L’auspicato rinnovamento della tratta ferroviaria Lecco-Colico, che costeggia la riva orientale del lago, permette inoltre di inserire il territorio lariano come parte integrante dell’esperienza turistica del trenino del Bernina (da Milano a S. Moritz attraverso il lago e la Valtellina); la messa a sistema di tale tratta ferroviaria con il servizio battelli del lago e l’antico sentiero “del viandante” (ciclopedonale che si snoda lungo il ramo est del lago) risponde anche all’istanza di bike-tourism metropolitana e internazionale. La vision che viene proposta ridona vita e significato contemporaneo agli antichi tracciati riallacciando l’immagine del lago a quella degli storici percorsi transalpini, da Milano verso i passi dello Spluga e del Bernina, famosi nel medioevo per la via del vino e del sale e celebrati dalla cultura romantica dei primi viaggiatori del *Grand Tour* che li attraversavano per raggiungere il lago, anticipazione del sogno mediterraneo.

**La valle del Crati** - la sfida di creare filiera fra agricoltura (percocche in particolare), la cultura del saper cucinare, i relativi prodotti (es. pane) e un turismo che recuperi i centri storici in modo diffuso e si affianchi all’”industria” delle cerimonie. Ne emerge una *vision* di paesaggio dove è la comunità locale nel suo complesso a fornire il sistema dell’accoglienza, sintetizzabile nell’immagine del sagrato che diventa alla sera l’*outdoor* del ristorante<sup>6</sup>; un paesaggio che interpreta i sapori di un altopiano montuoso e lascia intuire oltre il profilo della Dolcedorme nel parco del Pollino la luce del mare.

**Il Val di Noto** - la sfida di rimettere al centro l’immagine della Val di Noto sul paesaggio culturale e sportivo dei monti Iblei, connessi con un sistema di mobilità sostenibile alla costa e alle sue riserve naturali (ferrovia, piste ciclopedonali, sentieri e vie ferrate per escursionisti esperti nelle spettacolari “gravine” che svelano al turista i più antichi insediamenti della valle). Un paesaggio integrato mare-monti, un paesaggio colto e coltivato, plasmato dai segni della storia e da una produzione agricola (agrumi, mandorle, vini) che sa reinventarsi come parte dell’attrazione turistica con formule innovative rispetto al solito agriturismo per diventare rigenerazione produttivo-turistica del paesaggio con consapevolezza di *land art*<sup>7</sup>.

**Il Cilento** - la scoperta della montagna del Parco del Cilento, che ospita paesi e tracciati nelle curve di livello e nelle selle panoramiche della sua geo-

morfologia calcarea, segnata da torrenti, boschi e pascoli; il correlato rilancio in termini ecosostenibili ed enogastronomici dello scontato turismo balneare costiero, dopo la sua affermazione internazionale negli anni ‘70, simboleggiata dal villaggio Club Med (ora chiuso). Un paesaggio sostanziato dalla dieta mediterranea (patrimonio Unesco), dove il *brand* del Parco (e delle sue riserve di montagna e di mare) può fare sistema con mete consolidate del turismo internazionale, come Paestum e la Certosa di Padula, considerabili quali “Porte” del parco per l’estensione innovativa del *Grand Tour* classico; l’attrazione del parco può anche innescare processi virtuosi di recupero del patrimonio edilizio negli storici borghi di montagna<sup>8</sup>; la difficoltà di accesso che lo ha preservato nel tempo può essere considerata un *plus* se le sue tortuose strade, rese sicure, diventano parte integrante degli obiettivi del viaggio per gli spettacolari panorami che offrono.

**Il Val di Mazzara** - la cultura del mare e i miti hanno permeato nei secoli questo paesaggio che si rinnova reinterpretando la sua arcaica identità, valorizzandola per la sua unicità nell’immaginario turistico. La lavorazione delle risorse del mare (dal sale, ai tonni, al corallo) disegna il paesaggio delle coste, caratterizza l’unicità dei beni museali (museo di Trapani); il paesaggio integra la produzione con l’attrazione turistica (alberghi nelle ex tonnare<sup>9</sup> o nelle ex cave di tufo, ma anche visita alle tonnare attive, passeggiata e ristorazione nelle saline attive, visite alle cantine e ricettività in mezzo ai vigneti); la grande storia dei miti incontra la scienza e il turismo congressuale nel recupero di Erice; Selinunte e Segesta sono le “Porte” che connettono il *Grand Tour* consolidato della Magna Grecia con il nuovo turismo contemporaneo ecosostenibile focalizzato sulla produzione (tonnare, saline, vigneti) e sullo sport di montagna al mare (arrampicata sulle pareti di San Vito lo Capo, escursionismo nella riserva dello zingaro).

Molti sono i **denominatori comuni** che interessano le aree di studio:

- la **produzione agro-industriale** come costruttore virtuoso del paesaggio (paesaggi della produzione): la riscoperta delle vigne guida la neo-agricoltura come stile di vita (Cibic, 2010) integrata con l’agriturismo, l’enogastronomia e il recupero delle preesistenze (es: Planeta in Sicilia, Florio a Trapani, Montevicchia in Brianza); la ricerca di una sinergia fra turismo e produzione artigianale/industriale si estende oltre il prodotto e l’archeologia industriale manifestando l’interesse turistico per la visita ad un luogo di produzione (le manifatture della Brianza fra turismo d’affari, musei di impresa e *design outlet*; le tonnare fra turismo industriale e ricettività; il paesaggio degli agrumeti nel val di Noto e quello delle saline nel Trapanese);

<sup>8</sup> Esempio il racconto del sindaco di Morigerati per la visione integrata del turismo del parco con la riqualificazione del patrimonio abitativo del paese.

<sup>9</sup> Esempio il racconto di L. Foderà, amministratore e progettista della tonnara di Scopello, ristrutturata in *resort* aperto tutto l’anno e *location* per eventi, con accesso pubblico convenzionato a parte della spiaggia.

- **l’esperienza della mobilità sostenibile** (ferro-bici-escursioni) e della mobilità lenta<sup>10</sup> come obiettivo di godimento del paesaggio, esperienza relazionale del viaggiatore con il paesaggio dove anche i mezzi di tale mobilità ludica come i battelli e i vagoni dei treni hanno un ruolo di costruzione del paesaggio (Ferrata, 2008);

- la **fruizione integrata del paesaggio** costa-montagna (Lario, Iblei, San Vito lo Capo, Cilento) con l’abbinamento dei relativi sport e visite ai beni culturali;

- la ricerca di politiche di **destagionalizzazione** insieme alla contestualizzazione delle eccellenze e alla reinterpretazione in chiave eco-sostenibile (e di fuga dal turismo di massa) del cosiddetto “minore”;

- il **recupero** e la rinascita di interi **borghi storici** grazie alla intercettazione di nuovi *trend* turistici che possano apprezzare il loro paesaggio e portato culturale (Erice, Altomonte, Pollica, Morigerati); recupero e riqualificazione del patrimonio edilizio esistente (e quindi tutela del paesaggio rispetto alle pressioni immobiliari espansive o al degrado per abbandono) come effetto virtuoso della domanda turistica innovativa;

- ruolo del **riconoscimento Unesco** o di altre certificazioni (logo del Parco, denominazioni geografiche) per la ridefinizione dell’immagine di un paesaggio sia verso il turista (creando *brand*) sia verso gli abitanti (catalizzando consenso e creando consapevolezza locale): trenino del Bernina, Cilento, dieta mediterranea, denominazione di origine per vino, olio e altri prodotti come i fichi secchi della valle del Crati;

- qualità dei **servizi** come parte integrante della qualità del paesaggio, superamento della dicotomia turisti-abitanti: il sistema di servizi turistici presenta anche valenza di servizi sociali per gli abitanti (si pensi ad esempio al servizio di navigazione del lago di Como o all’iniziativa dei “lidi ecosostenibili”<sup>11</sup> del Cilento che d’estate offrono la spiaggia attrezzata ai residenti del Vallo di Diano a prezzo convenzionato, come servizio sociale);

- Il ruolo determinante dei **fondi UE** per l’imprenditorialità turistica e agricola nella maggior parte delle esperienze di integrazione turismo-paesaggio al sud (ma non si può più contare su di essi nel prossimo futuro e quindi è necessario sviluppare l’imprenditorialità delle comunità locali).

Le indicazioni emerse dai 5 casi di paesaggi selezionati prefigurano un contemporaneo modello italiano di integrazione fra paesaggio e turismo.

I più recenti trend turistici evidenziano una ricerca di eco-sostenibilità e

<sup>10</sup> Si cita anche la proposta degli anelli dei passi del PTR A Valtellina, dove il recupero degli antichi tracciati intervallivi ne fanno una struttura di riqualificazione e rigenerazione paesaggistica e il supporto di pacchetti turistici integrati.

<sup>11</sup> L’associazione “lidi ecosostenibili” si attiene ad una sorta di codice per l’uso di materiali naturali (sdraio in tela e legno e non in plastica), la sperimentazione di passerelle in legno per tutelare la vegetazione di duna, l’offerta solo di cibi a km zero appartenenti alla dieta mediterranea e di una biblioteca che permetta la conoscenza del territorio ospitante; una sorta di lido didattico, analogamente alle fattorie didattiche promosse dalla Regione Puglia.

di autentica relazione col paesaggio, con la cultura e la comunità locale, che è preziosa per la valorizzazione dell’identità dei paesaggi integrati italiani come obiettivo della nuova competizione turistica globale: oltre l’agriturismo, l’ecoturismo, il *bike-tourism*, lo *slow food*, il turismo spirituale e della rigenerazione personale ma facendo tesoro e integrando queste istanze innovative che implicano un ruolo di protagonista del paesaggio (Bonora, 2011 e 2012 Stucchi, 2011).

È necessario un salto culturale dei territori che devono essere consapevoli e fieri del valore dei loro paesaggi e delle dinamiche che li sostengono, liberarsi da atavici «complessi del contadino» che offre al turista cibo, architettura, arredi e titolazioni copiati da modelli esogeni invece di vendere la propria autentica identità. Infatti, ad esempio, gli stakeholder più innovativi dei casi selezionati lamentano che nella maggior parte delle cerimonie gli abitanti locali richiedono un menu internazionale invece della cucina del territorio. Indice di una nuova orgogliosa consapevolezza e capacità di marketing è invece, ad esempio, il progetto «Radici» del Parco del Cilento che promuove il turismo utilizzando la rete internazionale degli emigrati e offrendo loro la riscoperta della propria terra d’origine<sup>12</sup>.

La comunità locale è di fatto *partner* del business turistico in quanto genera il sistema di relazioni dell’accoglienza: il partenariato può concretizzarsi non solo in posti di lavoro legati al *business* turistico ma in incentivi vari e forme di defiscalizzazione per chi con la sua attività concorre direttamente o indirettamente all’accoglienza turistica. In particolare l’attività agricolo-produttiva plasma il paesaggio e fornisce enogastronomia a km zero. Un paesaggio integrato contemporaneo è anche un paesaggio “connesso”, nel senso che il lavoro della comunità locale è inserito in reti globali di attrazione dei flussi turistici e di commercializzazione dei prodotti locali, messengeri nel mondo per la promozione turistica dei paesaggi che li hanno creati<sup>13</sup>.

Solo l’Italia<sup>14</sup> nel panorama internazionale può offrire questo tipo di paesaggi turistici integrati, più della Grecia e della Spagna che non hanno la stessa varietà e flessibilità agricolo-produttiva. L’identità dei paesaggi italiani

<sup>12</sup> Il progetto “Radici” del parco del Cilento propone agli emigrati pacchetti turistici di 3 settimane: una settimana nel paese d’origine in corrispondenza della festa patronale, una settimana nel Cilento, una settimana nelle città d’arte come Firenze e Roma.

<sup>13</sup> L’esigenza di una strategia di interrelazione dell’offerta turistica alberghiera sulla costa con forme innovative di *marketing* dei prodotti del territorio viene sottolineata da Felice Merola, titolare dello storico King’s hotel di Palinuro e da Orfeo Vassallo (DistinctiveOne) consulente per lo *start up* alberghiero. Per il *marketing* territoriale attraverso la commercializzazione dei prodotti regionali si cita ad esempio l’efficacia, in termini di indiretta promozione turistica, delle campagne pubblicitarie di Dolce e Gabbana, da sempre basate sull’interpretazione dell’identità dei paesaggi, del cibo e della gente di Sicilia.

<sup>14</sup> La questione della rifocalizzazione del *brand* turistico dei paesaggi italiani si pone alle diverse scale; in particolare, alla scala regionale si sono mossi recentemente in questa direzione ad esempio il Trentino, le Marche, il Salento; invece proprio alla scala nazionale il *brand* Italia è sicuramente al di sotto delle sue potenzialità e fondamentalmente ancora legato all’immagine tradizionale del “bel paese” e a quella riduttiva del suo “giacimento culturale”.



è veramente una risorsa unica (*uniqueness*) da valorizzare e mettere in rete con la proposta di un nuovo *grand tour* dei paesaggi italiani integrati (“ITA-TOUR”): tale identità di paesaggio è dinamica, genera e comunica cultura, permette di ritrovare i fondamenti della civiltà occidentale, vissuta e interpretata nella sensibilità contemporanea; intrisi di letteratura, musica e arte, profumi e sapori, plasmati dai segni della natura e della storia, questi paesaggi italiani influenzano l’immaginario in evoluzione: non si tratta di inventare un nuovo *brand* (“Italia” lo è già) ma di ridargli smalto e riscoprire il suo significato attuale: un *grand tour* ecosostenibile dell’Italia minore, dei paesaggi della produzione agro-industriale, ridona quelle emozioni, quella meraviglia e quel gusto della scoperta, della crescita culturale e spirituale che caratterizzavano il *grand tour* originario, le cui mete classiche sono oramai rese inespressive dalla congestione nello spazio e compressione nel tempo del turismo di massa<sup>15</sup>. La metodologia di ricerca ci ha fatto direttamente sperimentare la validità dell’idea di nuovo *grand tour* dei paesaggi italiani integrati, che arricchisce la conoscenza e la persona.

Nel quadro di crisi economica e culturale dell’Unione Europea e di fronte alle conseguenze sul turismo del drammatico e repentino cambiamento della situazione geopolitica del Mediterraneo, la proposta di un nuovo *grand tour* contemporaneo dei paesaggi integrati italiani costituisce non solo una metafora ma una strategia competitiva e di *national branding*, con la certezza, parafrasando Dostoevskij, che sarà la bellezza a salvare l’Italia.

<sup>15</sup> Interessante in questa prospettiva di re-branding di mete classiche del *grand tour* l’apertura a Napoli di “Made in Cloister”, un laboratorio integrato di arte contemporanea e artigianato promosso dalla fondazione Tramontano Arte in un chiostro cinquecentesco (ex fabbrica) recuperato.

## Lago di Como Paesaggio romantico e turismo d’impresa<sup>1</sup>

di Giovanna Fossa, Andrea Fossati, Felix Günther

### Analisi critica dell’evoluzione del rapporto fra paesaggio e turismo

Il territorio del Sistema Turistico Locale del Lago di Como (Lario) si sviluppa per 2104 kmq e comprende le provincie di Como e Lecco.<sup>2</sup> È tra le aree più celebrate e rappresentative della Lombardia e include la regione lariana con le sue montagne e le sue valli e la parte settentrionale del pianalto collinare della Brianza, segnato da laghi minori. Il fascino e la notorietà di questo territorio si riflette nel numero dei visitatori stranieri che con 682.539 arrivi, rappresenta oltre il 60% dei visitatori (1.122.079) che nel 2010 hanno soggiornato in quest’area. È un territorio caratterizzato da una predominante componente montuosa (67%) e da aree collinari della Brianza (28%) mentre risultano marginali le aree di pianura (4%).<sup>3</sup> Si tratta di un territorio articolato e ricco di paesaggi suggestivi che riflettono un delicato equilibrio tra l’uomo e la natura, in parte compromessi dalle trasformazioni territoriali degli ultimi decenni. Il 60% del territorio è occupato da boschi e aree semi-

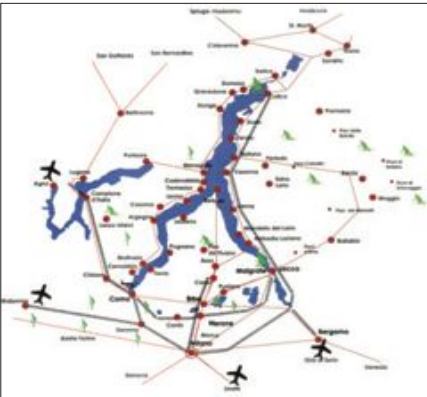


Fig. 1 - Le attrazioni sportive del paesaggio del Lago di Como e Brianza

<sup>1</sup> Il paragrafo *Analisi critica dell’evoluzione del rapporto fra paesaggio e turismo* è stato redatto da Andrea Fossati, il paragrafo *Best practice di riferimento: il lago di Zurigo* è stato redatto da Giovanna Fossa e da Felix Günther, mentre il paragrafo *Quale visione strategica per il binomio paesaggio-turismo* è stato redatto da Giovanna Fossa.

<sup>2</sup> 940.322 abitanti, 145 kmq l’estensione dello specchio d’acqua del Lago di Como, dislivello di 2408 m tra i 201 m del lago e i 2.609 m della cima del Monte Legnone.

<sup>3</sup> Cfr. Elaborazione su dati Istat, Classificazione zone altimetriche.

naturali, che si concentrano prevalentemente nel Lario e nelle zone montuose mentre le aree agricole (15,7%) sono presenti soprattutto in Brianza. Le aree urbanizzate occupano il 15,3% del territorio e sono concentrate nelle aree metropolitane di Como e Lecco e in Brianza. Le aree protette coprono il 14% del territorio; più incisiva, in termini percentuali, la presenza nel Lecchese pari al 18% mentre nel Comasco le aree protette occupano il 12% del territorio.

#### *Evoluzione storica del paesaggio e del turismo e delle loro interrelazioni*

Il cuore di questa regione è il Lario con il suo paesaggio decantato fin dai tempi di Plinio il giovane. A partire dal XVIII secolo il Lago di Como è una delle località interessata dal *Grand Tour*: stimola l'interesse dei visitatori per la sua conformazione orografica ed idrografica, i ripidi pendii punteggiati di borghi e ville costiere<sup>4</sup> e il suo microclima mediterraneo.

Il paesaggio lacustre è fonte di ispirazione per l'arte e la poesia e questo è rintracciabile nelle stampe, nei dipinti e nelle descrizioni che colgono e sintetizzano la bellezza classica del Lario. Si pensi in particolare alle testimonianze lasciate da Stendhal, Manzoni, Porta e Giusti. Tra il XVIII e il XIX secolo il Lago di Como diventa la località di villeggiatura per l'alta borghesia e la nobiltà milanese. Negli stessi anni si afferma anche l'interesse per il paesaggio delle colline della Brianza, caratterizzate dalla presenza dei laghi minori e dai solchi fluviali dell'Adda e del Lambro, come ci testimonia lo stesso Stendhal.<sup>5</sup> Un paesaggio antropizzato, dove la presenza dell'uomo è in sinergia con la natura. A partire dalla seconda metà dell'Ottocento, con l'industrializzazione e lo sviluppo del trasporto ferroviario, cambia il paesaggio e il modo di fruire il territorio. Questo si manifesta in particolare nei centri di maggiori dimensioni (Como, Lecco), in Brianza, e nelle valli (Valsassina, Valle Seveso). Sono proprio questi territori a dover affrontare il difficile rapporto tra l'industria e la natura, tra la fabbrica e la campagna. Sono le prime associazioni tu-

<sup>4</sup> Numerose sono le ville patrizie presenti sul Lago di Como, note alle cronache dell'epoca e nelle quali soggiornarono importanti personaggi storici. Tra le più conosciute Villa d'Este a Cernobbio, Villa Olmo a Como, Villa Selbelloni e Villa Melzi a Bellagio, Villa Carlotta a Tremezzo, Villa Pliniana a Torno, Villa Balbianello a Lenno, Villa Monastero a Varenna e Villa Manzoni a Lecco.

<sup>5</sup> Cfr. Stendhal (2009).



Fig. 2 - *Vue de la Villa Pasta sur le lac de Come, 1832. Particolare* (Archivio Bertarelli, Milano)

ristiche, Club Alpino Italiano (1863) e Touring Club (1894) ad insorgere contro il rischio che le nuove industrie possano deturpare l'ambiente naturale. Le proteste non riescono a frenare lo sviluppo industriale ed insediativo che ne consegue ma stimolano la ricerca di un repertorio creativo di nuove tipologie di fabbricati. Da una parte si sviluppa una ricerca di carattere ingegneristico finalizzato a generare nuove tipologie industriali, dall'altra si ricercano forme suggestive (edifici neoromanici e neogotici, la fabbrica può assumere il carattere mimetico di un castello, di un palazzo o di una cascina).<sup>6</sup> Allo sviluppo industriale si affianca quello insediativo, che investe soprattutto i centri di maggiori dimensioni ma non compromette in modo significativo i caratteri tipologici e paesaggistici del territorio. Negli stessi anni cambia anche il modo di muoversi e la trama delle infrastrutture si infittisce offrendo nuove opportunità alla frequentazione turistica. Particolarmente significativa è la realizzazione del sistema ferroviario che comincia a svilupparsi a partire dal 1849 con il completamento del collegamento tra Como e Milano, al quale fanno seguito le linee Lecco-Bergamo (1863), Lecco-Milano (1873), Como-Varese (1885) e Como-Lecco (1888). È soprattutto il collegamento ferroviario con il centro Europa attraverso l'apertura del traforo del Gottardo (1882) ad offrire importanti opportunità per lo sviluppo economico e turistico del territorio.

Nel 1884 viene completato il tracciato ferroviario Menaggio-Porlezza (oggi dismesso) finalizzato a creare una connessione internazionale tra l'Italia e la Svizzera attraverso il collegamento tra il Lago di Como e il Lago di Lugano. Nel 1894 viene completata la linea Lecco-Colico che si sviluppa lungo la sponda orientale del Lago. Nel 1894 viene inaugurata la funicolare a vapore che mette in collegamento Como a Brunate. Elettrificata nel 1911, la funicolare contribuisce in modo significativo allo sviluppo turistico della località col-



Fig. 3 - *Villa Monastero, Varenna*

linare grazie anche allo spettacolare panorama su Como ed il Lago che si può ammirare durante il viaggio. Ai tracciati ferroviari nei primi anni del novecento si affiancano le tranvie elettriche urbane ed extraurbane; nel 1906 viene inaugurata la nuova tranvia urbana di Como e tra il 1907 ed il 1912 sul territorio comasco vengono attivate otto linee di tranvie extraurbane, per una lunghezza complessiva di 124 Km.<sup>7</sup> Il rapporto

<sup>6</sup> Cfr. Caramel L., Patetta L. (1984).

<sup>7</sup> Nel lecchese le tranvie elettriche vengono attivate solo alla fine degli anni '20 del '900. A partire dal 1934 comincia la dismissione della rete tranviaria che si conclude nel 1955.

tra le infrastrutture ed il paesaggio appare ancora armonioso, i tracciati stradali e ferroviari si sviluppano in parte in galleria ed in parte sono affiancati da vegetazione. Le infrastrutture, realizzate prevalentemente in pietra, si integrano con l'ambiente circostante. Le innovazioni tecnologiche danno luogo a capolavori della tecnica: il Ponte di Paderno, ad arco, con un'unica campata di 150 metri, si eleva nella valle dell'Adda ad 85 metri di altezza. Il ponte, realizzato tra il 1887 ed il 1889, è caratterizzato da un'impalcatura a due livelli di percorribilità, il primo ferroviario ed il secondo (posto 6 metri più in alto) stradale.

Alle nuove infrastrutture realizzate in questo periodo, costituite da tracciati stradali, linee ferroviarie, tram a vapore, filovie elettriche, funicolari, si vanno ad aggiungere l'incremento dei collegamenti via d'acqua ed il potenziamento del parco imbarcazioni.

Si tratta di un sistema moderno ed integrato di trasporto, che moltiplica le corse, organizza le coincidenze ed offre nuove importanti opportunità per i flussi turistici. Infrastrutture e industrializzazione, tra gli ultimi decenni dell'ottocento e inizio novecento, determinano lo sviluppo del turismo locale, nel quale ha un ruolo da protagonista la nuova classe borghese. Questa dapprima affianca e poi progressivamente sostituisce la nobiltà nella detenzione del potere economico e politico.

Sul territorio ed in particolare sul Lago si intensifica così la domanda di nuove ville da parte della borghesia. Le nuove ville si differenziano dalle ville patrizie per le dimensioni più contenute, i volumi sono più ridotti e le pertinenze meno estese, fino a ridursi a case unifamiliari. Dal punto di vista stilistico sono presenti sia l'ecclettismo nelle sue diverse manifestazioni sia il *liberty*. Sotto il profilo tipologico la varietà è notevole e non mancano esempi di ville che si rifanno al modello della villa classica, imponente e dotata di un grande parco. È questo il caso di villa Erba a Cernobbio e villa Pessina a Tremezzo. Nello stesso tempo aumenta la domanda di strutture ricettive e si moltiplicano gli alberghi, si assiste ad un processo di industrializzazione dell'attività alberghiera.

A Como, nel 1899, viene fondata la società italiana degli albergatori. Si inizia a sviluppare il turismo domenicale con l'intensificarsi della gita fuori porta. Il turismo stagionale aumenta soprattutto nel centro lago e sul ramo di Como con i principali centri turistici: Bellagio, Cernobbio, Tremezzo, Cadenabbia, Moltrasio e Como. Si diffondono le guide turistiche, tra queste le guide Baedeker tra il 1870 ed il 1913 e a partire dal 1914 le Guide d'Italia del TCI. Tra gli alberghi più noti, nelle guide dell'epoca compaiono il Grand hotel di Villa d'Este a Cernobbio, l'hotel Victoria di Menaggio, il Villa Serbelloni ed il grande Bretagne di Bellagio, siti nei punti di eccellenza panoramica. Piccoli alberghi si sviluppano invece all'interno del tessuto edilizio, tra le abitazioni ed i negozi.

Tra le due guerre matura una maggiore consapevolezza sul ruolo che il turismo può avere nell'economia nazionale (nel 1919 viene istituito l'ENIT Ente Nazionale per la promozione delle industrie che introduce le prime rilevazioni statistiche, sistematiche solo dal dopoguerra). L'industria turistica nel suo complesso è ancora nella fase iniziale; si è in una situazione di cambiamento e c'è la sensazione che l'epoca del turismo aristocratico si stia esaurendo e che una nuova competizione stia cominciando sul mercato europeo per attrarre i turisti stranieri. Fino agli anni venti la maggior parte della classe media non è mai andata in vacanza, nel corso del ventennio comincia ad andare in ferie e di conseguenza anche l'offerta dei servizi turistici inizia a diversificarsi per rispondere ai nuovi segmenti della domanda (Battilani, 2001). Si diffonde anche l'affitto di ville e abitazioni o locali anche per brevi periodi. La crescita della classe media e il miglioramento dell'accessibilità del territorio con collegamenti ferroviari e stradali incrementano il turismo.

Nel 1924 viene aperta l'autostrada Milano-Laghi e negli stessi anni vengono incrementati i collegamenti del trasporto pubblico su gomma e ferro<sup>8</sup>.

Il miglioramento dei mezzi di comunicazione avvicina il lago al suo bacino turistico principale, Milano; al flusso dei turisti si sovrappone quello dei visitatori giornalieri. Il fascismo negli anni trenta promuove il turismo e la maggiore attenzione verso il tempo libero si riflette nell'organizzazione di nuove attività ricreative. Tra i principali centri turistici segnalati negli anni venti dal TCI, compaiono diverse località del Lario: Cadenabbia, Cernobbio, Menaggio e Bellagio. Si tratta di un turismo primaverile e autunnale. Non sono segnalate località montane sul territorio lariano (che pure iniziano a svilupparsi) ma solo nella vicina Valtellina<sup>9</sup>.

Nel dopoguerra, dopo gli anni della ricostruzione, comincia il turismo di massa che, seppur in modo meno incisivo rispetto alle località marittime ed alpine, investe anche la regione lariana e la Brianza. A questo processo, oltre agli effetti del boom economico sui redditi degli italiani, contribuiscono il miglioramento delle infrastrutture, la motorizzazione diffusa e la massiccia espansione edilizia. Un indicatore dello sviluppo delle attività turistiche sul territorio sono le presenze negli esercizi alberghieri che, tra il 1955 ed il 1965, passano da 692 mila a un milione e 114 mila con un incremento del 60%<sup>10</sup>. Nonostante una flessione negli anni settanta, dovuta alla crisi economica, che ha portato le presenze nel 1975 a 964 mila con un decremento del 13%, il processo di espansione delle attività turistiche è continuato in modo

<sup>8</sup> I "treni popolari" che si diffondono in questo periodo costituiscono un tentativo di apertura alle masse meno abbienti di un consumo ancora da pochi raggiungibile.

<sup>9</sup> Le località segnalate dal TCI sono Madesimo, Chiesa, Bormio, S. Caterina Valfurva per le stagioni alpine (luglio-settembre, clientela italiana) e Madesimo per gli sport invernali (dicembre-marzo, clientela italiana).

<sup>10</sup> Fonte: Istat, Annuario statistico del commercio interno, Enit.



progressivo facendo registrare nel 2010, 2 milioni e 76 mila presenze negli alberghi e 3 milioni e 18 mila di presenze totali. In ogni modo, è soprattutto lo sviluppo turistico dovuto alle seconde case a generare le trasformazioni più incisive sul territorio e sul paesaggio. Si tratta di un processo di espansione che si sviluppa in modo parallelo e sinergico con l’edilizia residenziale, generando, nella maggior parte dei casi, dei tessuti misti turistico-residenziali. Sul lago, dopo aver occupato la costa, l’urbanizzazione tende a svilupparsi nel limitato entroterra e sui pendii sovrastanti. Una delle tipologie più diffuse è la villetta che si sviluppa con lotti sempre più piccoli ed addensati.

Questo processo trova il suo massimo sviluppo nel corso degli anni ‘60 e ‘70 ma continua a crescere, anche se in modo più contenuto, nei decenni successivi. Lo stesso tipo di sviluppo edilizio estensivo, caratterizzato dalla presenza di villette mono e bifamiliari e piccoli condomini, si ritrova anche in Brianza per i residenti e nelle località montane per le seconde case (Valsassina e in particolare ai Piani Resinelli). A partire dagli anni sessanta inizia la lottizzazione dei parchi delle ville storiche, in particolare delle porzioni del parco più lontane e meno legate all’edificio principale che vengono destinati alla costruzione di insediamenti turistico residenziali. Questo tipo di pratica, sebbene in modo più attenuato, è ancora presente lungo le coste del Lario e coinvolge aree di particolare pregio paesistico ambientale. Si pensi ad esempio all’intervento del Parco di Villa Rocca Bruna a Blevio dove, accanto alla storica villa, si sta costruendo un complesso residenziale di lusso, in stile finto-storico. Parallelamente ai processi di espansione e lottizzazione, nel corso degli anni ottanta e poi in modo più incisivo nei decenni successivi, si sviluppa una maggiore attenzione verso la cultura del recupero edilizio che coinvolge anche gli spazi destinati alle attività turistiche. Il recupero di rustici e fabbricati storici interessa non solo le seconde case ma anche agriturismi e *bed and breakfast*, e investe anche i centri minori; ancora poco presente sul territorio l’albergo diffuso. Ai cambiamenti del paesaggio nel dopoguerra contribuisce anche la diffusione dei campeggi che si concentrano prevalentemente sul lago e in minor misura nelle località montane.

Negli ultimi anni si segnala un maggior utilizzo delle spiagge, in particolare nei fine settimana. Non meno incisivo, a partire dal dopoguerra, è stato l’impatto delle infrastrutture sul paesaggio.

La concentrazione degli investimenti sul trasporto su gomma a discapito di quello su ferro ha determinato situazioni di congestione, in particolare nei fine settimana, lungo le principali direttrici (si pensi in particolare alla SS36 e all’autostrada dei laghi) e determinato la necessità di continui interventi di adeguamento e potenziamento del sistema stradale con inevitabili impatti sull’ambiente e sul paesaggio. Emblematico in questi termini è il tratto da Lecco ad Abbazia della superstrada SS36, che si configura come un accostamento caotico di nuovi viadotti in cemento armato alle preesistenze storiche (tracciato

ferroviario, torre medioevale), in contrasto con i caratteri paesaggistici del sito. D’altro canto la realizzazione della superstrada SS36 tra Lecco e Colico sulla riva orientale del ramo di Lecco è stata fatta quasi tutta in galleria e ha liberato la strada costiera dal traffico di transito restituendole un prezioso ruolo turistico oltre a quello della mobilità locale<sup>11</sup>. Recenti progetti promossi dalle provincie di Como e Lecco e dal STL del Lago di Como sono orientati allo sviluppo della mobilità sostenibile: il progetto “Sul Lago di Como senz’auto: infrastrutture e servizi per la mobilità dolce” e il Piano della rete ciclabile della provincia di Lecco. Non meno significativi, in questi termini, gli interventi rivolti al miglioramento della fruibilità delle sponde, sostenuti anche con contributi ed incentivi a livello provinciale e regionale, che hanno portato alla realizzazione di nuovi spazi pubblici e *greenway*. Questi interventi, oltre a migliorare la qualità ambientale di aree marginali sottoutilizzate, hanno consentito di migliorare l’accessibilità al lago e la fruizione del paesaggio.

La domanda di paesaggio nei trend turistici

Nel Programma di Sviluppo Turistico 2009-2011 del STL del Lago di Como vengono individuati più profili e prodotti turistici. Sviluppati nella parte relativa alla stanzialità, vengono qui interpretati i *trend* turistici con l’intento di individuare le rispettive domande di paesaggio che vengono generate.

Tab. 1 - La domanda di paesaggio nei trend turistici che interessano il territorio del STL

Trend turistici	Domanda di paesaggio
Turismo internazionale d’élite	Paesaggi del Grand tour, eccellenze, golf
Turismo sportivo - escursionistico (active recreation)	Paesaggi naturali accessibili da reti di sentieri/vie di alpinismo/ basi veliche/canoa più che paesaggi attrezzati con impianti sportivi
Turismo di riposo e benessere (passive-recreation)	Paesaggi contemplativi, belvedere, lungolago, escursioni in battello
Turismo d’affari, congressi, fiere	Paesaggi di qualità caratterizzati da brand e servizi
Agriturismo	Paesaggi rurali ed enogastronomici
Ecoturismo	Greenway, ambienti naturali e modelli insediativi sostenibili
Turismo manifatturiero (per imprese attive, showroom, musei di impresa)	Paesaggi produttivi identitari
Turismo culturale (centri storici, eventi culturali, archeologia industriale, chiese storiche )	Paesaggi storici
Turismo di ricerca	Paesaggi tranquilli di ispirazione (inspiring places), connessi e serviti
Turismo studentesco	Paesaggi urbani di qualità di vita e ambiente, connessi e prossimi alla sede universitaria.

<sup>11</sup> La realizzazione della superstrada nel tratto tra Lecco e Colico, avvenuta tra il 1963 ed il 1985, è stata completata dall’attraversamento sotterraneo di Lecco, aperto nel 1999.

### L'immagine tradizionale confrontata con l'immagine contemporanea

L'immagine tradizionale emblematica del Lago di Como e del suo territorio è quella del *grand tour*.

Il messaggio che viene trasmesso dai dipinti e dagli scritti dell'epoca è quello di un paesaggio straordinario per l'armonia fra natura e opera dell'uomo. Le icone sono quelle del promontorio di Bellagio, dei belvedere, delle grandi ville e dei borghi storici e manzoniani.

Questa immagine resta costante nel corso dell'800 soprattutto a livello internazionale, nonostante il territorio muti in relazione ai processi di industrializzazione e infrastrutturazione. Agli inizi del '900 si sovrappone l'idea della città industriale, del ferro (Lecco) e della seta (Como). A cavallo del secolo mutano gli strumenti di comunicazione: i dipinti e le stampe vengono progressivamente affiancati e sostituiti dalle cartoline turistiche che mantengono i soggetti tradizionali; l'immagine industriale resta sullo sfondo. L'importanza delle attività produttive del territorio è nota a livello internazionale ma è soprattutto il Lago di Como a consolidarsi come *brand*.

Negli ultimi decenni con la dismissione e la riconversione di molte strutture industriali, l'immagine del territorio è mutata, si è rafforzato il ruolo terziario e turistico ed il rapporto con l'area metropolitana milanese. A livello locale il Lago di Como è sempre più percepito come uno dei principali ambiti



Fig. 5 - Cartoline e immagini contemporanee e promozionali del Lago di Como

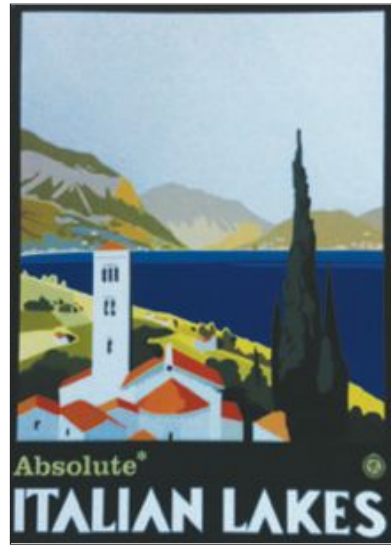


Fig. 4 - Un'immagine tradizionale e pubblicitaria del Lago di Como

ricreativi della metropoli milanese, la bellezza complementare al lavoro di Milano. A livello internazionale il Lago di Como resta un luogo emblematico di sintesi tra natura, storia e cultura, sede di prestigiose associazioni culturali (FAI, Balbianello), di *meeting* economici internazionali (Villa d'Este, Cernobbio) e residenza dei divi del cinema (Clooney, Lesmo). Le icone sono ancora quelle tradi-

zionali, il lago, le ville e i borghi ma muta il significato: Bellagio insieme a Venezia entra a far parte delle riproduzioni giocattolo di Las Vegas; le ville mantengono il valore storico ma diventano anche luogo di ricerca o di *gossip*; le industrie storiche da luoghi della produzione diventano luoghi della memoria e dell'identità (es. Moto Guzzi e relativo nuovo progetto per un museo d'impresa). Le antiche stampe e le vecchie cartoline pubblicitarie del Lago di Como, scorrono sempre più veloci su internet e vengono usate per promuovere il real estate intercontinentale. In altri termini, l'immagine del Lago di Como non è cambiata nella sua essenza ma si è arricchita di nuovi significati che riflettono le abitudini e i costumi della società contemporanea.

### Best practice di riferimento: il lago di Zurigo

L'accostamento del territorio lariano (Lago di Como e Brianza) con quello del lago di Zurigo, al di là delle differenze, individua come riferimento un ambito di pregio paesaggistico appartenente anch'esso ad una regione metropolitana e prealpina con funzioni di eccellenza internazionale, notevoli pressioni insediative e un turismo articolato in diverse tipologie (affari, vacanze, arte e cultura, studio e ricerca, sport e tempo libero). Il lago di Zurigo appare più significativo come *best practice* del più il vicino lago di Lugano che, pur avendo modellato storicamente il suo paesaggio sull'icona del lago di Como ai tempi del *Grand Tour*, presenta un sistema di politiche meno incisivo ai fini del confronto in oggetto.

L'integrazione fra tutela del paesaggio e valorizzazione turistica del territorio del lago di Zurigo si basa fondamentalmente su strategie di *spatial planning*, volte a limitare i fenomeni conurbativi, integrate con una netta priorità del trasporto pubblico su ferro a scala regionale. Alla base sta il concetto di paesaggio come risorsa economica e culturale, capace di attrarre turismo oltre che di qualificare la vita degli abitanti; gli investimenti in ferrovia, mobilità dolce, navigazione, funivie e funicolari sono giustificati non da un bilancio settoriale fra domanda e offerta di trasporto ma dalla considerazione della capacità di tali mezzi di trasporto non solo di tutelare ma anche di costruire un'identità di paesaggio; lo stesso dicasi per l'agricoltura, che disegna i margini urbani oltre che la campagna e i rilievi circostanti: è un'agricoltura produttiva ma finanziata anche pensando alla difesa del suolo, all'ambiente e al paesaggio. Strategie di *place branding* integrano nell'immaginario collettivo accanto all'idea del lago anche i loghi delle ferrovie e i *brand* dei principali prodotti industriali/artigianali, del settore informatico (IBM, Google, Disney) della finanza o della ricerca come il Politecnico di Zurigo (ETH). Tali strategie sono accompagnate da un federalismo fiscale che attribuisce notevole autonomia al livello comunale; ne risulta un diretto controllo delle spese sul territorio e

si incentivano i singoli comuni verso la ricerca di soluzioni mirate, adatte alla specificità dei luoghi. Sul lago di Como vi sono molte componenti e risorse che possono essere ulteriormente valorizzate e messe a sistema secondo il modello citato (icone storiche del paesaggio del *grand tour*; brand industriali, idrovolanti, funicolari, battelli, ferrovie in serie con quelle svizzere, ecc), in un tessuto connettivo di spazi aperti dove agricoltura, produzione e sport devono trovare una nuova alleanza per il paesaggio come fattore di competizione, non solo turistica.

### Quale visione strategica per il binomio paesaggio-turismo

La proposta di un’immagine futura dell’evoluzione del paesaggio del lago di Como può essere sintetizzata come un paesaggio “servito” e “recuperato” dove si sviluppi sinergia e complementarietà fra riva e monte, lago e Brianza, e fra il loro complesso e Milano. Un paesaggio che conservi e valorizzi l’identità storica nelle dinamiche di metropoli globale, offrendo la consapevole e sostenibile fruizione di uno dei fondamenti della comune cultura europea, un “classico” paradigma del paesaggio storico di natura antropizzata e promuova la sua evoluzione da storico luogo di villeggiatura a luogo di formazione culturale attraverso modalità ricreative e di fruizione di bellezza complementari al paesaggio produttivo della Brianza e a quello del cuore metropolitano di Milano. Un modello “integrato” di paesaggio, dove è il sistema territoriale nel suo complesso che supporta e costituisce il pacchetto turistico:

- tutela e valorizzazione delle immagini storiche del paesaggio del *grand tour* per il lago, del paesaggio della villeggiatura per i laghi minori e la Brianza e del paesaggio “naturale” del monte;
- priorità al recupero e riuso del patrimonio edilizio e rurale storico e riqualificazione dell’edificato in stato di degrado (orientando in tal senso anche la persistente domanda di seconde case) invece dell’espansione e nuova edificazione;
- interpretazione del paesaggio dei golf in continuità con il turismo di *élite* del *grand tour*; anche nella sinergia con le eccellenze panoramiche e nell’integrazione di reti di servizi (analoga chiave di lettura per il paesaggio dei *meeting* internazionali come Ambrosetti a Cernobbio o Rockefeller Foundation a Bellagio);
- considerazione del valore del paesaggio industriale della Brianza, storico e contemporaneo, con promozione dell’attenzione alla qualità progettuale del suo sviluppo, sia per gli edifici sia per gli spazi aperti e le connessioni con *greenway* e infrastrutture;
- riequilibrio del territorio complessivo delle due province: integrazione del turismo internazionale “classico”, di derivazione *Grand Tour* diretto sul lago con il turismo internazionale emergente, manifatturiero, diretto in

Brianza e nel Lecchese. Ne segue la valorizzazione dei distretti moda, *design* e ferro come paesaggio produttivo e reti culturali identitarie, lo sviluppo della sinergia fra la rete di centri di ricerca internazionali e la presenza dei poli universitari.<sup>12</sup> Questo obiettivo si aggiunge ed integra con quello ormai consolidato, nella teoria anche se ancora *in fieri* nelle pratiche, di equilibrare l’attrazione delle rive con quello del monte, in analogia con altri contesti italiani affrontati dalla presente ricerca.

Il territorio lariano può diventare un caso paradigmatico di integrazione del turismo classico culturale con quello produttivo identitario, manifatturiero ed agro-enogastronomico, costruttori di paesaggio.

<sup>12</sup> Si potrebbero aprire ai turisti o organizzare foresterie manifatturiere analogamente agli agriturismi, eventualmente con corsi, *stage* o *atelier* di cui già esistono alcune sperimentazioni per studenti stranieri organizzate dalla Camera di Commercio e dal Politecnico.



## *Cilento* *La storia nell'attualità del paesaggio*

di Marialuce Stanganelli

### **Evoluzione del rapporto tra paesaggio e turismo**

Storia del paesaggio e storia del territorio seguono percorsi differenziati: entrambe studiano gli eventi del passato proiettandoli nello spazio al fine di comprenderne gli attuali assetti di un'area. Mentre la storia del territorio ha come interesse primario la struttura materiale dello spazio antropizzato, la storia del paesaggio trova un suo elemento di distinzione peculiare nell'inclusione della dimensione percettiva e formale. Ciò che interessa evidenziare, nella storia del paesaggio, è come la struttura materiale dello spazio sia influenzata dalla sua percezione culturale che è a sua volta socialmente condizionata. L'evoluzione del paesaggio è funzione delle modalità di vita che una comunità sviluppa per ottimizzare la fruizione delle risorse di un territorio. In tal senso, la storia del paesaggio diventa racconto dell'evoluzione di una comunità. In questo racconto gli elementi da considerare non sono più le sole testimonianze materiali ma anche gli elementi intangibili, le credenze, le paure, le aspettative di vita e tutti quegli usi e quelle consuetudini che insieme alle testimonianze materiali e spaziali, contribuiscono a creare l'identità di un popolo narrandone la "storia latente". Quest'ultima esula dalle grandi narrazioni storiche per collocarsi nell'ambito della microstoria di una comunità che si manifesta nelle tracce delle ripartizioni agrarie, nelle forme dell'architettura storica minore, nelle preferenze localizzative, negli insediamenti abbandonati, nelle tradizioni e nei saperi locali. La storia del paesaggio è, quindi, storia corale, volta ad individuare il modo in cui consuetudini, usi sociali, valori simbolici e intangibili hanno plasmato manufatti e ambiente di vita di una comunità, indirizzata a cogliere le relazioni pluri-articolate che ogni elemento (antropico o naturale) ha instaurato con il contesto.

L'evoluzione storica del paesaggio cilentano è espressione delle caratteristiche del territorio, aspro e inaccessibile, e delle vicende storiche che, in virtù

di tali caratteristiche, lo hanno coinvolto. Peculiarità di questo paesaggio è l'ampia varietà di ambienti che lo determinano che vanno dal paesaggio costiero, a quello collinare sino a quello montano. L'area collinare è immediatamente a ridosso della zona costiera caratterizzata da un'alternanza di litorali sabbiosi e rocciosi. La zona più interna e impervia è caratterizzata dal paesaggio tipico di montagna intervallato da valli fluviali e bacini lacustri. Il rapido avvicinarsi di questi ambienti genera un paesaggio la cui bellezza principale si basa sulla commistione tra esperienze a contrasto, sul brusco e inaspettato passaggio tra mare e montagna: caratteristica fondante del paesaggio è la frequente ed improvvisa apertura visuale sul mare che è visibile anche dalle zone montane interne, mentre, viste dal mare, colline e montagne del Cilento si levano ripide e improvvise a formare una scoscesa barriera tra mare e terra.

Il Cilento è stato abitato sin dalla preistoria ed è stato sede di fiorenti colonie greche, quali Velia e Paestum, di cui permangono importanti e suggestive testimonianze archeologiche. Tuttavia, l'attuale struttura insediativa, saldamente ancorata al paesaggio naturale, ha avuto origini nel medioevo ed è articolata in tanti piccolissimi centri, per lo più collinari, la cui morfologia urbana segue la conformazione paesaggistica del territorio. Due esigenze primarie -sicurezza e organizzazione del lavoro- hanno guidato l'adattamento delle comunità locali a questo contesto variegato e per sua natura difficilmente accessibile.

Le esigenze di sicurezza hanno determinato una stretta corrispondenza tra contesto antropizzato e paesaggio naturale: la localizzazione e l'articolazione dei centri abitati seguono le grandi linee di forza del paesaggio naturale, i centri abitati si arroccano e si dipanano su cime, speroni e linee di cresta a difesa dei passaggi naturali strategici, ogni prominenza costiera è presidiata da una torre fortificata. Dalla caduta dell'impero romano sino al XV secolo, infatti, l'area ha vissuto in un perenne stato di guerra, soggetta ad invasioni barbariche, scorrerie di pirati, rivolte baronali e conflitti dinastici. Finita la pax romana, l'insicurezza delle coste determinò l'abbandono dei centri abitati sul mare ed il ritiro della popolazione sulle aree collinari. Tra i centri abbandonati a causa delle continue incursioni dei saraceni vi fu anche quello formatosi nei pressi delle rovine di Paestum, i cui abitanti si rifugiarono a Capaccio, segnando il definitivo declino della colonia greca. Quando i normanni occuparono gran parte del Cilento (X sec.), realizzarono un primo sistema di fortificazioni costiere ma l'insicurezza dell'area riguardava anche le zone interne. Nell'XI secolo, l'area fu al centro del conflitto tra angioini e aragonesi. Questi ultimi sbarcarono in Calabria e cominciarono a risalirla nel tentativo di conquistare il regno di Napoli. Il Cilento diventò un'area strategica per gli Angioini che ne fortificarono alcuni centri per farne uno sbarramento a difesa di Salerno e Napoli. La guerra durò per quasi vent'anni, durante i quali i castelli vennero più volte conquistati e ripresi, gli assediati per rifornirsi assalivano i villaggi circostanti alcuni dei quali furono distrutti e non risorsero mai più. Anche i de-

cenni successivi furono caratterizzati da instabilità e angherie, frutto di lotte interne e di guerre di successione. I Sanseverino, baroni del Cilento, più volte furono a capo di rivolte e congiure contro il potere regio che si risolsero in vendette, saccheggi e uccisioni. Quando nel 1552 morì l'ultimo principe di Sanseverino, la baronia venne suddivisa in piccoli feudi, che passarono a cortigiani spagnoli che vivevano a Napoli e li amministravano tramite curiati facendone frequentemente oggetto di compravendita. L'epoca del vice-regno spagnolo segnò l'inizio di una decadenza da cui il Cilento non si riprese più. Isolato, privo di strade divenne un'area in cui era difficile mantenere la legalità, un territorio ideale per il banditismo che qui si diffuse sino agli inizi del Novecento.

L'esigenza primaria di sicurezza ancora oggi è leggibile nel paesaggio cilentano, contraddistinto dalla presenza diffusa di un imponente sistema di fortificazioni costituito da 59 torri di avvistamento collocate nei punti strategici della costa e da un sistema diffuso di centri storici fortificati nell'area collinare e interna a difesa delle vie di comunicazione strategiche e dei punti cruciali del territorio. La vera matrice territoriale del sistema insediativo cilentano è infatti il paesaggio con le sue cime, gli speroni e le linee di cresta. Nell'ambito di questa configurazione sono tre le tipologie di assetto prevalenti: la struttura lineare lungo le curve di livello; la struttura di sperone e la struttura lineare di cresta. In molti centri tali strutture sono frammiste. Gli abitati, disposti lungo le linee naturali del paesaggio sono aggregati attorno a elementi coordinatori quali il Castello, il Monastero, la Chiesa. La paura e l'insicurezza che hanno da sempre caratterizzato la vita della popolazione su questo territorio hanno determinato la diffusione di una particolare tipologia edilizia fortificata con torri e torrini cilindrici angolari muniti di feritoie.

Se l'incertezza della vita quotidiana ha generato un paesaggio fortificato, l'organizzazione del lavoro agricolo ha generato il caratteristico mosaico minuto del paesaggio rurale. In Cilento, dopo le invasioni barbariche, la pratica agricola ebbe un forte impulso dalle migrazioni di monaci orientali avvenute tra il VII e il X secolo sotto la spinta delle persecuzioni iconoclaste. Le comunità di monaci (dette cenobi) dissodarono aree coltivabili e insegnarono nuove tecniche di coltivazione alla popolazione. I cenobi possedevano terre per concessione del principe o per donazione, tali terreni erano affidati ai contadini in cambio di lavoro o di un esiguo canone in natura o in soldi. In un particolare tipo di concessione (detta *ad pastenandum*), le terre erano concesse per alcuni anni senza canone con l'obbligo di dissodarle e metterle a frutto. Il contadino aveva l'obbligo di non andarsene in questo periodo, passato il quale, poteva restare con l'obbligo di cedere un terzo del raccolto. In cambio poteva costruire una casa e trasmetterla in eredità ai figli, in tal modo le famiglie venivano ancorate alla terra. Nei pressi dei cenobi, che godevano di indipendenza, si svilupparono dei centri abitati. A partire dal X sec. si affermò un concetto collettivo della proprietà: a beneficiare della concessione (ereditaria) della terra poteva essere una

famiglia o un consorzio di famiglie o un cenobio, si crearono così delle comunità laiche dette Consortia o Socia. Queste comunità rurali coltivavano in comune le quote di terra contigue tra loro, i prodotti venivano poi suddivisi sull'aia. In periodo normanno la realizzazione delle torri d'avvistamento costiere incoraggiò il dissodamento dei terreni collinari ad opera di laici che avevano avuto la terra in concessione dal feudatario locale. Intorno ad alcune chiese, fondate da laici, sorsero delle comunità dotate di spazi e servizi comuni. Per effetto della conquista normanna i cenobi greci si spopolarono lasciando spazio al monachesimo benedettino. Gisulfo, principe di Salerno, a partire dal 1072 donò alcuni cenobi all'abbazia benedettina di Cava. Il territorio gestito dall'abbazia di Cava consisteva di ben 43 casali ed era il più ricco del Cilento, dotato di numerosi approdi attraverso cui i monaci vendevano i prodotti agricoli in eccedenza. Il centro amministrativo fu il castello di Castellabate (1123). I monaci migliorarono il contratto di concessione della terra ai contadini messo a punto dai cenobi greci. Il nuovo contratto, rinnovabile, aveva la durata minima di 29 anni con l'obbligo di migliorare il terreno e il pagamento di un esiguo canone annuo, il vantaggio era di poter trasmettere per via ereditaria la terra dissodata ai figli e di diventare proprietari di un piccolo lembo di terra. La politica di concessione dei terreni attuata dai cenobi prima e dai benedettini poi favorì il diffondersi della piccola proprietà. In epoca aragonese i villici erano quasi tutti proprietari dei terreni che coltivavano. La diffusione della piccola proprietà ha dato luogo ad una particolare tipologia di paesaggio rurale. In relazione alla pratica agricola, infatti, è possibile individuare diverse tipologie di paesaggio a seconda della tipologia di frazionamento dei lotti agricoli, ovvero a seconda che si tratti di piccole proprietà (campicoltura) o di latifondo. La pratica della campicoltura genera tanti piccoli centri abitati in diretta relazione con i campi, mentre nel caso del latifondo c'è un assetto più rurale con la presenza di grandi masserie isolate. Pastorizia e sfruttamento del bosco generano organizzazioni insediative concentrate in centri di maggiore consistenza. I centri collinari del Cilento sono tutti luoghi di servizio per la campicoltura, ciò spiega la pluralità dei centri abitati nelle fasce costiere e sul monte Stella e l'esistenza, nelle montagne interne, di comuni quasi totalmente accentrati e distanti tra loro, laddove alla campicoltura si sostituisce il pascolo e il bosco. La maggioranza dei contadini possedeva un piccolo appezzamento di terra che arrivava al massimo a due o tre ettari. La proprietà veniva suddivisa in tanti piccoli campicelli la cui dimensione era commisurata alle forze familiari disponibili, il microfrazionamento garantiva quella varietà di produzione utile all'autonomia familiare. Data la condizione di forte isolamento dovuta alla scarsità delle vie di comunicazione, la produzione agricola era prevalentemente destinata all'autoconsumo. La delimitazione di questi micro-campi era effettuata con muretti a secco e siepi miste. In tal modo, si è venuto a comporre un paesaggio agrario dal caratteristico aspetto del mosaico minuto, composto da tanti pic-

coli quadrati ciascuno dei quali “ordito” da un diverso impianto culturale.

Diversa è stata la storia del paesaggio costiero. Il Cilento non ha, se non in qualche isolato punto, tradizioni marinare. A causa della scarsa sicurezza delle aree di costa, gli insediamenti cilentani si sono sviluppati sino al XVI secolo prevalentemente nelle aree interne, i centri costieri che si svilupparono a più riprese nei periodi di pace ebbero spesso vita breve ad eccezione di quelli più importanti e più fortificati: Agropoli, Policastro e Castellammare della Bruca. Solo verso la fine del Cinquecento nei pressi delle torri costiere cominciarono a sorgere dei piccoli nuclei abitati che avevano un riferimento sociale, religioso e di sicurezza nel paese collinare più vicino.

L’area, storicamente impervia e priva di strade, interessata dal fenomeno del banditismo, nell’Ottocento viveva in una condizione di anarchia e di abbandono da parte dei poteri statali (La Greca, 2001). Tale situazione generò una prima ondata migratoria della popolazione oltreoceano. Un secondo esodo si ebbe negli anni Cinquanta, quando la povertà spinse gran parte dei cilentani ad emigrare nel nord Europa o nel nord Italia e alcuni paesi cominciarono a spopolarsi. Intanto, grazie all’intervento della Cassa per il Mezzogiorno, ogni comune ebbe le attrezzature essenziali e una strada d’accesso asfaltata rendendo così possibile raggiungere tutti i paesi fino ad allora isolati.

L’insediamento del Club Méditerranée, alla fine degli anni Cinquanta, innescò la promozione turistica della costa cilentana. Al momento della “scoperta turistica” da parte del Club il Cilento era visto come un’area selvaggia e incontaminata, grazie anche alla scarsità dei collegamenti. Il miglioramento dell’accessibilità costiera incentivò il turismo balneare che erose velocemente il territorio costiero. A partire dagli anni Settanta, le rimesse degli emigranti, nell’area interna, e il turismo di massa sulle coste diedero il via alla speculazione edilizia, agevolata dall’assenza di regolamentazione urbanistica. Fino agli anni Ottanta, solo Pollica aveva un PRG, approvato nel 1959; 26 comuni risultavano dotati di Programma di Fabbricazione, gli altri erano privi di regolamentazione urbanistica. Negli strumenti urbanistici comunali vi era una evidente sopravvalutazione delle possibilità ricettive, con una sovrastima delle reali possibilità di intervento, era previsto un numero ingente di vani destinato al turismo (Fucella, 1984). I comuni privi di regolamentazione urbanistica furono facile terreno di espansioni edilizie smoderate. Nelle aree interne questa prese la forma cumulativa di tanti piccoli abusi, ampliamenti e “abbellimenti” effettuati in spregio al rispetto del patrimonio storico; lungo le coste la speculazione edilizia si è invece sviluppata in forma di edificazione turistica ed ha investito soprattutto Agropoli, Castellabate, Montecorice, l’area della foce dell’Alento e Marina di Camerota. In molti lasciarono le campagne per divenire muratori, idraulici, carpentieri a servizio della facile edilizia. L’area costiera venne sfruttata sino ai limiti della saturazione. Il processo di crescita incontrollata è durato per tutti gli anni Ottanta. In questo periodo, un altro fenomeno ha contribuito a diffon-

dere l’edilizia sregolata nelle aree costiere e di pianura: lo sviluppo delle frazioni “scalo” ferroviario lungo la linea Napoli - Reggio Calabria. Ciò si è verificato solo laddove le stazioni ferroviarie godevano di buona o ottima accessibilità per via ordinaria. Attualmente, la zona più dinamica del Cilento, a parte quella turistica, è la bassa valle dell’Alento dove si sono sviluppati diversi centri intorno agli scali ferroviari di Omignano, Vallo della Lucania, Casalvelino. A bloccare l’espansione edilizia sfrenata, intervenne nel 1991 la Legge quadro sulle aree protette che istituiva il Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano. Il Parco, che ebbe tra gli abitanti sia sostenitori che oppositori, cominciò ad organizzarsi dal 1993 e ad essere effettivamente operativo più tardi: nel 1995 fu nominato il primo Presidente e nel 1997 il Direttore. La perimetrazione del Parco fu più volte cambiata. Intanto, nel 1996, dopo anni di inadempienza della Regione, furono approvati i Piani Paesistici dotando l’area dei primi riferimenti sovra locali a tutela dell’ambiente e del paesaggio.

L’immagine che la storia del Cilento ci rimanda è quella di un’area impervia, priva di strade e insicura a causa del banditismo. Essa è rimasta sostanzialmente al di fuori del turismo del *Gran Tour*, i cui viaggiatori raramente si spingevano più a sud di Napoli. Solo alcuni viaggiatori (come Winckelmann) allungavano il loro percorso attratti dalle rovine di Paestum, senza però penetrare nell’area cilentana. Negli anni Cinquanta, l’isolamento, che aveva conservato l’area incontaminata e selvaggia, cominciò ad essere percepito come un valore turistico: quando nell’area si insediò il club Méditerranée, prima a Marina di Camerota e poi a Palinuro, il turismo in Cilento era considerato un’attività per temerari (Sestrieri, 1957). L’insediamento del Club, attrattivo a livello internazionale, insieme alla costruzione della linea ferrata Napoli- Reggio Calabria determinò, a partire dalla fine degli anni Sessanta, l’ingresso del turismo balneare. Alcune località divennero note: Palinuro e Camerota in seguito alla fama data dal Club, Velia per gli scavi condotti da Mario Napoli, Pioppi per i convegni di medicina promossi da alcuni famosi scienziati, tra cui Ancel Keys e Alberto Fidanza, che qui avevano fissato la loro residenza. Nel 1981 a Pollica si svolsero gli studi e la sperimentazione della “Dieta Mediterranea” di Ancel Keys e Alberto Fidanza. Nei decenni successivi si procedette al riconoscimento del marchio di qualità di alcuni prodotti locali come il vino e l’olio. Il riconoscimento della qualità dell’ambiente arrivò ancora a Pollica con l’assegnazione delle bandiere blu di Legambiente.

Allo stato attuale, il Cilento è prevalentemente interessato da due tipologie di turismo che non fruiscono il paesaggio ma lo fagocitano: il turismo balneare e il turismo pendolare di tipo scolastico o culturale. Il turismo balneare è la forma prevalente ed interessa tutti i comuni della fascia costiera, è di tipo familiare ed è legato alla presenza dei vasti insediamenti di seconde case costruiti negli anni Settanta-Ottanta e di un sistema alberghiero di livello medio. Lo sviluppo di questa forma di turismo è stato guidato da una esplicita volontà di im-



possessarsi della risorsa paesaggio per renderne privata la fruizione. In molti tratti il paesaggio costiero è stato divorato e distrutto dall'edificazione turistica che ha riguardato in primo luogo lo sviluppo di aree residenziali per seconde case cui è seguito un modesto sviluppo alberghiero. Il processo di sviluppo turistico è stato prevalentemente diretto dall'esterno del territorio. Si è sviluppata un'intensiva opera di colonizzazione turistica della fascia costiera, effettuata attraverso una serie di lottizzazioni per villini unifamiliari costruiti da società non del luogo, con la compiacenza di amministrazioni attratte dall'illusione dello sviluppo economico. In alcuni casi, come lungo la costa tra Agnone e Acciaroli, l'edilizia delle seconde case ha preso la forma dei villaggi residenziali recintati con propria discesa a mare che hanno privatizzato in tal modo interi tratti di litorale. In altri casi, come ad esempio a Casal Velino, Ascea o Acciaroli, le seconde case hanno formato nuovi quartieri a ridosso del centro abitato composti da tipologie eterogenee: villette, palazzine tra i due e i quattro piani, ma anche qualche edificio molto più alto (11-12 piani) ad uso albergo. Tali quartieri, abitati solo durante la stagione estiva, costituiscono delle aree urbane abbandonate nel resto dell'anno.

Negli anni più recenti si è registrata la penetrazione del fenomeno turistico legato alla balneazione nell'area collinare a ridosso della costa per alcuni chilometri. Qui il turismo si appoggia ai numerosi piccoli centri storici presenti nell'area recentemente sottoposti ad azioni di riqualificazione. Si tratta ancora di un turismo prevalentemente fatto di seconde case che però si innesta sul patrimonio edilizio esistente. Attorno a questi centri comincia a formarsi un tessuto di piccole strutture ricettive a conduzione per lo più familiare (agriturismi, B&B) che ancora una volta utilizzano il patrimonio esistente restaurato e riqualificato. Il turismo collinare, pur essendo ancora collegato alla risorsa mare, esprime, rispetto al turismo costiero, una maggiore domanda di paesaggio. Il paesaggio collinare a ridosso del mare è caratterizzato dalla persistenza dei piccoli appezzamenti agricoli microfrazionati per coltura e dalla presenza diffusa di una fitta rete di piccolissimi insediamenti storici che hanno subito poche manomissioni nel corso del tempo. La visuale che si apre continuamente sul mare e la coesistenza delle due tipologie di paesaggio (marino e collinare) rendono particolarmente peculiare questa area. Nonostante ciò la pressione turistica sulla costa rimane fortissima nei mesi estivi.

La seconda forma di turismo presente nel Cilento è il turismo scolastico/culturale, legato alla fruizione dei grandi attrattori archeologici (Paestum e Velia), storico-artistici (Certosa di Padula), naturali e geologici (grotte di Pertosa e grotte di Civita). Si tratta di un turismo prevalentemente pendolare e non stanziale che fa di queste località solo delle tappe di un viaggio che si svolge altrove. Una tipologia turistica che potrebbe essere ulteriormente sviluppata e raccordata alle altre tipologie già presenti è l'agriturismo che qui si incentra sulle caratteristiche del paesaggio e sulle radici della cultura cilentana.

Il paesaggio rurale cilentano è espressione delle fittissime e brevi relazioni che nel passato sussistevano tra le dimore e i campi. Dallo stretto rapporto tra residenza e luogo di lavoro è derivata l'organizzazione degli insediamenti per piccoli centri molto vicini tra loro e per case sparse. L'agriturismo si può sviluppare anche in relazione alla presenza di un contesto rurale caratterizzato da prodotti di alta qualità coltivati con tecniche tradizionali ed ecocompatibili che hanno dato vita alla sperimentazione della dieta mediterranea.

Attualmente il Cilento si sta ricostruendo un'immagine internazionale soprattutto attraverso la produzione agricola di qualità legata alla dieta mediterranea che è conosciuta in tutto il mondo. Le strategie di sviluppo turistico che è possibile elaborare per questo territorio possono partire dall'esigenza di riscoprire le radici della cultura cilentana quale elemento di base per definire forme di attrattività alternative a quella balneare. Un obiettivo perseguibile è quello di veicolare uno sviluppo turistico a basso impatto ambientale basato sulla fruizione delle risorse storiche e paesaggistiche presenti nell'area.

#### ***Best practice di riferimento***

Un caso esemplare di successo turistico basato sulla salvaguardia e sulla valorizzazione del patrimonio paesaggistico è fornito dal territorio dell'Alto Adige/Sud Tirolo. Qui «la politica di salvaguardia, di conservazione e mantenimento degli aspetti significativi e caratteristici del paesaggio ha avuto, come ben noto, uno straordinario successo in virtù della strettissima coesione della società locale che l'ha prodotto» (Lanzani, 2003). Ciò ha consentito di indirizzare tutte le energie pubbliche e private verso obiettivi unitari e di creare effetti sinergici tra azione pubblica e iniziativa privata. L'azione unitaria della società locale ha garantito la creazione di un efficientissimo sistema di fruizione a basso impatto ambientale delle incomparabili risorse paesaggistiche presenti.

All'inizio degli anni Novanta, il turismo romagnolo era stato messo in ginocchio dal fenomeno della mucillagine. Questo evento diede luogo ad un imponente sforzo di diversificazione dell'offerta turistica, con l'obiettivo di proporre un sistema integrato di risorse all'interno di un territorio più vasto di quello costiero. Lo sforzo di diversificazione del prodotto (con le città d'arte, le località termali, l'Appennino "verde estivo" e quello "bianco invernale", l'agriturismo e i percorsi enogastronomici e fluviali) è stato accompagnato da una politica mirata delle istituzioni in stretta sinergia con gli operatori privati. A riprova di questa unità di intenti e di azione dal 1996 l'Unioncamere Emilia e la Regione hanno creato un osservatorio permanente sul turismo che redige annualmente un rapporto che ha lo scopo di individuare le tendenze di un mercato in continua evoluzione. La capacità reattiva degli operatori è quindi costantemente stimolata dall'azione proattiva di Regione e Unioncamere.

Tali esempi portano ad evidenziare come in realtà la vera materia prima del turismo sia la società locale in tutte le sue articolazioni: enti, imprenditori e comunità in generale. In realtà, nell’ambito di una competizione globale tra località turistiche, il valore intrinseco delle risorse presenti diventa lo sfondo di una competizione che si svolge su altri fattori. Ogni viaggio viene progettato nell’immaginario prima ancora che nelle agenzie di viaggi; ogni territorio, quindi, deve trovare o anche costruire gli elementi utili a stimolare l’immaginazione del viaggiatore.

Per territori come il Cilento che pur non essendo iconografici presentano un’indubbia qualità diffusa che facilmente raggiunge vette di eccellenza, una strategia di promozione può essere quella di differenziarsi nelle persone e nello stile di vita offerto. Il Cilento è già avviato lungo questo percorso, con i presidi *slow-food*, con la dieta mediterranea, con la presenza di una comunità fortemente radicata sul territorio e caratterizzata da un forte senso di identità. A supporto di ciò possono essere sviluppati dei meccanismi per assicurare forme di cooperazione tra gli addetti ai lavori e accrescere le capacità dell’imprenditoria, inclusa quella sociale, in ambito turistico e sviluppare competenze specifiche per il turismo.

## Il binomio paesaggio-turismo

Attualmente il Cilento presenta un paesaggio storico immerso in un contesto rurale fortemente caratterizzato e ricco di risorse naturali incontaminate. Un paesaggio che in alcuni casi sembra essere rimasto sospeso nel tempo. La pratica agricola ha conservato modalità e tecniche di coltivazione tradizionali come risulta dalla ridotta dimensione dei campi. Molti centri storici presentano ancora castelli, fortificazioni, parti di cinta murarie in buone condizioni. Il paesaggio può costituire l’elemento chiave per connettere lo sviluppo delle aree interne con quello delle aree costiere. In quest’ottica occorre sviluppare modalità di fruizione del paesaggio incentrate sulla dualità mare-monti e sulla fruizione contestuale della molteplicità di ambienti e risorse presenti: paesaggio naturale, paesaggio rurale e paesaggio urbano storico. Tra i punti di forza su cui fare leva vi è il forte senso di identità che rimanda alla presenza di un patrimonio culturale ricco e usato. Mentre, tra i punti di debolezza vi è l’endemico *trend* di crescita negativo della popolazione: tranne i comuni costieri, tutti gli altri comuni sono in una fase decrescente che diventa drammatica per i paesi dell’interno connotati da un alto indice di vecchiaia e bassa natalità. L’area è composta prevalentemente da piccolissimi comuni, la maggior parte dei quali è al di sotto dei 3.000 abitanti. Superano i 10.000 abitanti solo i comuni al contorno dell’area di Agropoli, Capaccio e Sala Consilina. Nell’area di studio costiera solo Ascea e Camerota superano i 5.000 abitanti, all’interno, nella valle dell’Alento, Vallo della

Lucania raggiunge circa 9.000 abitanti. Nell’area interna e montuosa sono numerosi i comuni al di sotto dei 1.000 abitanti. In questo contesto sono carenti le risorse umane. Forte coesione della società locale, consapevolezza del valore del proprio paesaggio sono prerequisiti indispensabili per generare economie e sviluppo, l’istituzione del Parco Nazionale ha in parte veicolato il senso di appartenenza al territorio dei cilentani senza però arrestare la discesa demografica.

Il paesaggio cilentano, ricco di suggestioni eterogenee, deve essere inteso come la leva per attivare un differente modello di sviluppo attraverso l’ibridazione delle diverse risorse presenti. La ricchezza del Cilento consiste nella presenza diffusa di risorse di qualità (storiche, agricole, naturali) ciascuna delle quali solo in pochi casi raggiunge caratteristiche di eccellenza, in quanto nella maggior parte dei casi trova limitazioni o quantitative o qualitative alla possibilità di assurgere a posizioni di fama internazionale. Pertanto, solo la messa a sistema di queste risorse può dar luogo a sinergie in grado di produrre sviluppo. La molteplicità di centri storici presenti può divenire la base per un nuovo modo di vivere il territorio. Il borgo riqualificato può divenire l’ambito per proporre nuove forme di stanzialità che favoriscano il radicamento della popolazione e il suo incremento anche attraverso forme di biresidenzialità. La presenza di produzioni di qualità in un contesto di risorse urbane storiche diffuse può dare vita ad un modello di sviluppo turistico derivato da un’ibridazione tra vita urbana e rurale, tra turismo culturale e turismo naturale e rurale. I centri storici possono divenire i capisaldi di una fruizione pluriarticolata del territorio basata sulla pluralità di risorse agro-naturali presenti. Il Cilento si presta alla sperimentazione di nuovi modelli di sviluppo turistico a bassa densità e basso impatto, in cui, ad esempio, è possibile ipotizzare nuove modalità di fruizione delle risorse attraverso la creazione di porzioni di territorio di media estensione che non richiedono l’uso dell’auto per gli spostamenti turistici. All’interno di queste aree la mobilità turistica potrebbe essere garantita da una rete di percorrenze che attraverso forme di mobilità dolce (eventualmente integrata tra le diverse modalità (pedonale, ciclabile, equestre)) consenta la fruizione integrata del paesaggio congiungendo fisicamente tra loro centri storici, ambienti rurali, emergenze naturalistiche. L’obiettivo va oltre quella che può essere la costruzione di un singolo percorso lineare a mobilità dolce, quale può essere una *greenway*. L’idea è quella di trasformare alcuni ambiti in aree fruibili prevalentemente attraverso forme dolci di mobilità, sia per quanto concerne gli spostamenti tra diversi centri abitati, che per quanto concerne il raggiungimento di emergenze naturali, aziende agrituristiche, geositi, punti panoramici. La costruzione di queste percorrenze richiede l’attivazione di più strategie: il recupero dei centri storici, il riuso di alcuni edifici a supporto dei percorsi, la messa a sistema di più modalità di trasporto, lo sviluppo di complementarietà funzionali tra i centri e gli elementi attrattivi lungo il percorso.

## Valle del Crati

### *Il paesaggio come sostenibile motore di sviluppo*<sup>1</sup>

di Mauro Francini, Annunziata Palermo

#### Analisi critica dell’evoluzione del rapporto fra paesaggio e turismo

L’area di studio dell’Unità operativa calabrese è il territorio della Valle del Crati, posto in un contesto paesaggistico più ampio e particolarmente variegato che comprende il Pollino a nord, la Sila a sud, e altri rilievi montuosi che separano la valle dalle zone costiere del Tirreno e dello Ionio, con un sbocco a nord-est verso la Piana della Sibaritide.

La Valle del Crati si caratterizza prevalentemente come paesaggio rurale, in merito a cui sono state condotte indagini inerenti l’evoluzione delle relative forme di diversificazione, a cui si possono altresì riconnettere preliminari azioni di sviluppo associate al turismo.

Da uno sguardo d’insieme si possono facilmente riconoscere i caratteri distintivi di tale paesaggio, silenzioso e diverso da quelli aspri e dolorosi che stimolarono le attenzioni dei viaggiatori del *Grand Tour*, costituito da due distinte sequenze insediative che si fronteggiano sulle rive opposte del fiume Crati, inserite all’interno di un substrato ambientale che maggiormente caratterizza il contesto territoriale. Le due serie insediative sono così disposte: una a oriente del fiume, situata sui rilievi collinari più dolci e molto contenuta, e una occidentale, più articolata e più mossa a causa dei rilievi montuosi che si fanno più difficili e rendono l’accessibilità più problematica<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Il contributo è da attribuire in parti uguali ad entrambi gli autori.

<sup>2</sup> A oriente, sulle pendici silane, si trovano solo quattro dei 21 Comuni in esame (nell’ordine Bisignano, Luzzi, Rose e Zumpano) prima di arrivare a Castiglione Cosentino che rappresenta l’estremo caposaldo della serie conosciuta come i “Casali di Cosenza”. Tutti i centri si dispongono intorno ai 400 metri di altezza sul mare e hanno un territorio comunale compatto che si attesta in una fascia che va dai 1.400 m slm di Rose agli appena 500 m di Zumpano. Si tratta di altitudini piuttosto depresse, considerata l’elevazione del massiccio cui questi insediamenti si appoggiano, nonché i confini comunali degli altri centri silani che presentano profili stretti e allungati fino a raggiungere cime boscate e pascoli d’alta quota. Ciò significa che tali centri hanno avuto in passato un ruolo secondario nello sfruttamento delle risorse, ma poiché alcuni

L’elemento che ha maggiormente condizionato l’assetto paesaggistico è rappresentato in particolare modo dalla morfologia valliva.

Le fasce altimetriche di media collina, prescelte per gli insediamenti infatti costituivano una posizione “strategica” e nello stesso tempo un limite verso l’alto dell’attività agricola<sup>3</sup> ricompresa tra le colture promiscue degradanti lungo il fondovalle e l’addensarsi dei boschi. La distribuzione dei centri abitati di origine più antica sulle fasce collinari, di conseguenza, è stata fortemente condizionata dalle opportunità dettate da condizioni di vita assai semplici, ancorate alla possibilità di sfruttamento delle risorse agricole e silvo-pastorali, alla presenza dell’acqua, nonché a ragioni igieniche e di sicurezza. In passato, infatti, le quote più elevate erano meno soggette a calamità e/o malattie, mentre il fondovalle insalubre solo nell’ultimo secolo è diventato l’asse strutturante della valle, con il passaggio della ferrovia e dell’autostrada. La struttura insediativa, legata alla maglia della viabilità minore e caratterizzata dalla “diffusione” residenziale, ha dunque origini antiche e conserva nuclei storici che rappresentano generalmente un prezioso patrimonio architettonico e artistico-culturale, tra cui si sottolinea la presenza dell’identità Arbereshe, che persiste in molti comuni dell’area nei quali sono radicate comunità albanesi che da secoli mantengono intatte le specificità linguistiche e culturali.

Sono questi i segni del passato che oggi consentono una lettura meno traumatica del presente assetto paesaggistico, rimasto inalterato per diversi secoli

di questi sono anche i centri più grandi dell’area di studio, non solo dal punto di vista dimensionale ma anche dal punto di vista demografico, si può dedurre una capacità di organizzazione e sfruttamento del territorio degli stessi fondata su assetti culturali di media e bassa collina e integrata da risorse specifiche fornite dagli ambienti climatici estremi: pascolo estivo alle basse quote vallive, economia del castagno e di altre essenze legnose alle quote superiori, il cereale nudo che lascia posto o si consocia al vigneto alle quote medie, mentre su tutto domina incontrastato l’olivo. Completamente diverso è, invece, l’allineamento dei centri abitati del versante occidentale che a sua volta si differenzia con un allineamento a una quota inferiore, che va da 260 a 430 metri sul mare, più vicino al corso del Crati, comprendendo, da nord, Roggiano Gravina, San Marco Argentano, Torano, Lattarico e Montalto Uffugo, e con un allineamento più arretrato che interessa i restanti 12 Comuni, disposti a una quota superiore che va da 450 a 550 metri sul mare. Su questo versante, la forma dei confini comunali è assai più tormentata, arrivando a comprendere anche un paio di isole amministrative: verso occidente, i confini di buona parte dei centri più alti si attestano sul crinale spartiacque della Catena Costiera Paolana, mentre verso oriente solo Torano, Lattarico, Montalto Uffugo e Rende, che sono più compatti e meglio delineati, si dispongono chiaramente con un lato verso il fiume, a cui Mongrassano arriva con un’isola amministrativa e Cerzeto, che taglia trasversalmente buona parte dell’area di studio, con un piccolissimo corridoio. Il doppio allineamento testimonia che sono state due le linee fluviali sfruttate per l’insediamento dei centri abitati, i quali nel passato hanno avuto pochi e sporadici contatti con la Valle del Crati; infatti, alcuni Comuni non sono neppure visibili dal fiume, poiché ognuno sviluppa una propria vicenda basata sullo sfruttamento locale delle poche risorse offerte dalla media e alta collina. Ciò spiega in maniera esemplare la ridotta consistenza demografica dei centri posti lungo l’allineamento superiore, proprio a causa delle maggiori risorse offerte dal fondovalle dopo la bonifica dalla malaria.

<sup>3</sup> Tale ubicazione, funzionale all’economia rurale fondata su un’organizzazione di tipo familiare, consentiva di alternare il lavoro nei campi, nei boschi e nei pascoli, a seconda delle esigenze e dei ritmi stagionali.



fino a quando la realtà socio-economica locale, depressa ma in qualche modo autosufficiente, è rimasta isolata; si è modificato, invece, in modo sostanziale nel momento in cui la società si è aperta a nuove forme economiche. In particolare, la distribuzione degli abitati è rimasta in sostanza immutata fino alla fine del secolo scorso, cominciando gradualmente a trasformarsi a cavallo dei due secoli, fino a esplodere nel secondo dopoguerra.

Il primo elemento di rottura di questo sistema, determinante per il parziale mutamento dell’assetto paesaggistico, è stato il cambiamento di ruolo assunto nel secolo scorso dal fondovalle, che da area marginale è divenuto asse strutturante della valle, attraversato inizialmente dalla ferrovia e poi in maniera ancora più significativa dall’autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria.

Il secondo fenomeno di interesse è costituito dalla particolare crescita dell’area urbana di Cosenza, posta al limite meridionale dell’ambito di interesse. Sebbene il territorio comunale del capoluogo sia esterno a tale ambito, non si può non rilevare come esso - unitamente ai centri di Rende e Montalto con i quali è andato progressivamente saldandosi nel corso degli ultimi decenni - abbia sempre più assunto il ruolo di riferimento principale per il territorio dell’intera valle.

In definitiva, ad oggi, la ridotta densità di popolazione (comunque attiva in termini di saldo demografico grazie ai suddetti Comuni di Rende e di Montalto, prossimi al Comune capoluogo di Provincia, ovvero Cosenza) ha contribuito a mantenere il patrimonio naturale in buono stato di conservazione, con numerosi siti e *habitat* protetti e di grande valore ecologico<sup>4</sup>.

L’agricoltura, inoltre, nonostante i forti vincoli legati alla difficile accessibilità e alla scarsità di approvvigionamento idrico, è comunque tra i settori trainanti dell’economia locale. È presente, infatti, un distretto agroalimentare, composto da numerose aziende agricole e di trasformazione dei prodotti.

A supporto di quanto detto, quanto introdotto nei preliminari elaborati del Quadro Territoriale Regionale (QTR) a valenza paesaggistica<sup>5</sup>. Dalla suddetta analisi emerge, quindi, che la possibile evoluzione della domanda nei trend turistici è strettamente connessa al paesaggio ecologico in generale e rurale in particolare; si fa riferimento allo sviluppo di agriturismi, sentieri, eco-rifugi,

<sup>4</sup> Tra cui si ricordano quelli rientranti nel Parco del Pollino e nella catena costiera, nonché la Zona Umida di Tarsia, la Riserva Naturale Regionale del “Bosco Mavigliano”, che si estende per circa 344 ha nei Comuni di Montalto Uffugo e Rende, nonché vere e proprie riserve biogenetiche e habitat di rare specie endemiche, presso il “Pantano della Giumenta” e nel lago naturale dei “Due Uomini”, rientranti nel Comune di Fagnano Castello.

<sup>5</sup> Il QTR suddivide l’area esaminata in: *Territori metropolitan*i e *Territori rurali e aree parco*. Per quanto attiene il Territorio metropolitano di Cosenza-Rende e dei Casali (TRS MET 1) lo schema di assetto paesaggistico si sovrappone per la gran parte al paesaggio regionale “Valle del Crati”. Il sistema dei beni paesaggistici e delle componenti ambientali definisce una struttura di base eco-territoriale che diventa direttrice orientativa per le strategie di ristrutturazione e riqualificazione dell’ampia area urbanizzata. Il sistema paesaggistico registra nell’area soprattutto la presenza dell’asta principale del Crati, per il quale si prevede la trasformazione in Parco fluviale, elemento generatore di un sistema plurifunzionale di verde urbano e periurbano nel quale convergeranno, come un sistema a doppio pettine, i corridoi ambientali di collega-

etc., nonché al paesaggio antropizzato a carattere storico-culturale<sup>6</sup> altresì caratterizzato da un considerevole *background* artigianale ed eno-gastronomico.

Ma facendo riferimento ai dati statistici emerge che il 73,5% degli esercizi ricettivi calabresi sono posizionati sulle coste (tirrenica e ionica), svolgendo funzioni di ricettività anche per le zone interne. L’area tirrenica, in particolare, detiene la quota più importante di strutture alberghiere, il 50,4% sul totale alberghiero della regione e un terzo del totale extralberghiero. Cosenza, inoltre, è la provincia che offre nel comparto alberghiero, tra la costa ionica e quella tirrenica, oltre 30.000 posti letto, con una situazione analoga in termini di offerta di posti letto complementari. L’entroterra offre circa 5.000 posti letto, di cui oltre 4.000 nel comparto alberghiero suddivisi tra le province di Cosenza, Reggio Calabria e Vibo Valentia. Il valore di arrivi e presenze totali nell’area di studio è pari a circa 64.000 arrivi e 140.000 presenze nel 2005, nonché 67.000 arrivi e 160.000 presenze nel 2006, dati caratterizzati dall’elevato fattore di influenza da parte del Comune di Rende.

È evidente, dunque, la necessità di potenziare tale area a sostegno di una politica di sviluppo turistico, mediante interventi volti a realizzare forme innovative di ospitalità che valorizzano il patrimonio edilizio esistente nelle aree interne e nei borghi rurali, intercettando altresì l’attuale domanda di paesaggio costiero, nonché di paesaggio brandizzato e servito, relativo all’area metropolitana Cosenza-Rende, la cui l’elevata dotazione di attrezzature e servizi di rango superiore, tra cui l’Università della Calabria, rappresenta una potenzialità cui fare riferimento in termini di definizione di ipotesi di sviluppo turistico, anche in termini generali di ampliamento dei flussi stagionali dell’area, nonché dell’intera provincia cosentina. Al fine di completare il quadro di sintesi delle diverse domande di paesaggio trasversali alla domanda principale che insiste sull’area di studio, che contribuisce altresì ad incrementare l’elevato grado di biodiversità e di naturalità dello stesso, si ricorda la presenza dei vicini Parchi Nazionali del Pollino e della Sila che, in grado di attrarre un “turismo tematico”, possono contribuire a incrementare le permanenze turistiche nell’area.

Fondamentale, comunque, per poter permettere al sistema turistico potenziale di divenire un sistema turistico effettivo è la presenza di un adeguato si-

mento fra i due versanti montuosi della Sila e della Catena Paolana. Facendo, invece, riferimento al Territorio rurale della Media Valle del Crati (TRS RUR 12) la matrice paesaggistica è caratterizzata dalla presenza del tratto medio del fiume Crati e degli affluenti, dai margini delle aree boscate della Sila e dalla Catena Costiera Paolana, che funge da quinta di chiusura da occidente della vallata. Un tempo interamente coltivata, l’area presenta ancora diversi presidi produttivi e un paesaggio rurale tuttora rilevante, al cui interno permangono numerosi beni etnoantropologici, testimonianze della civiltà trascorsa. Rilevanti anche i beni storico-culturali, ma soprattutto le summenzionate testimonianze della cultura Arbereshe, oggetto della creazione di un Parco Museo del territorio e del paesaggio, che dovrà conservare e valorizzare questo patrimonio che riveste carattere di unicità.

<sup>6</sup> Particolare nota in merito alla suddetta caratterizzazione del paesaggio è da riservare al Comune di Altomonte.

stema relazionale, che ad oggi è caratterizzato da una discreta infrastrutturazione autostradale la quale, oltre a garantire una buona accessibilità, si caratterizza come elemento ordinatore del territorio<sup>7</sup>.

Per contro la caotica crescita edilizia e la mancanza di adeguate e diversificate infrastrutture di trasporto rappresentano significative criticità che non consentono idonei collegamenti. Gli elementi di elevata criticità riconducibili al basso livello di infrastrutturazione sono riferiti in particolare modo alla ridotta accessibilità, soprattutto dei Comuni più interni rispetto all'autostrada, alla rete stradale primaria discontinua e alla rete secondaria con caratteristiche geometriche inadeguate, nonché al servizio ferroviario con limitate prestazioni di linea (eccessive distanze delle stazioni dai centri urbani ed esigua offerta di servizi).

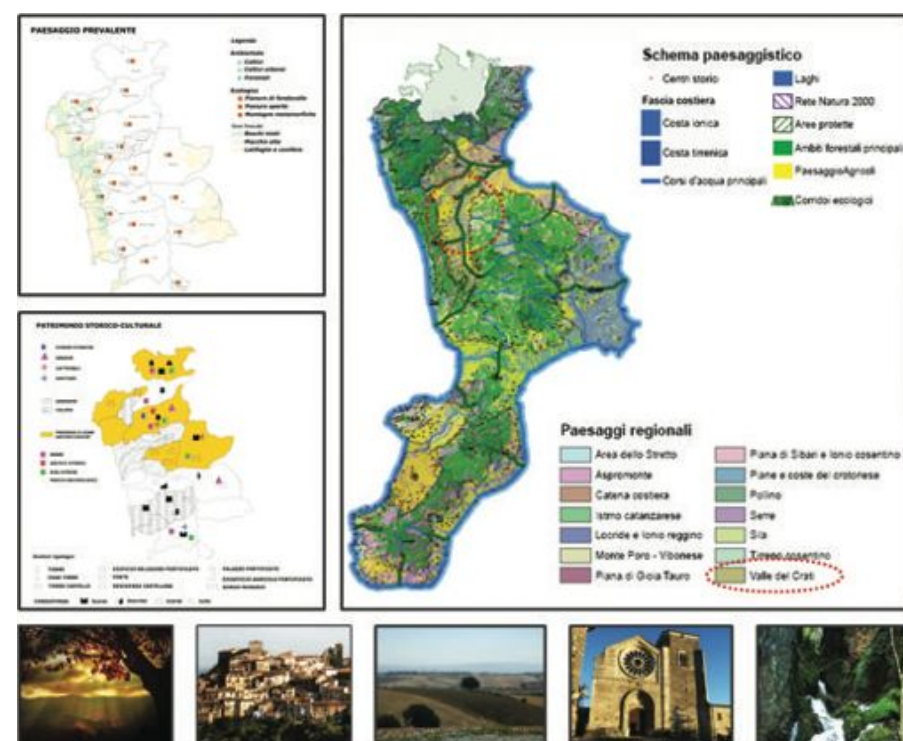


Fig. 1 - I caratteri identitari del paesaggio della Valle del Crati

<sup>7</sup> Nello specifico l'asse strutturante il territorio della media Valle Crati è rappresentato dal corridoio plurimodale regionale Lamezia-Cosenza-Sibari i cui elementi caratterizzanti sono: l'autostrada A3 che lo percorre in direzione nord-sud e la ferrovia metropolitana regionale Paola-Cosenza-Corigliano che corre parallela alla A3 fino allo svincolo di Tarsia per proseguire poi parallela alla 283 verso Sibari. Altri due importanti assi viari servono ad infrastrutturare il territorio: la SS283 che da Guardia Piemontese giunge fino a Sibari e che mette in relazione i centri di S. Marco Argentano, Roggiano, Altomonte e, più a nord, incrocia la E844 per Sibari e la SS19 Cosenza-Castrovillari su cui si allaccia la SS660 verso Bisignano ed Acri e che, proseguendo verso nord, collega in bacino di Tarsia e Spezzano Albanese fino ad agganciarsi alla E 844.

## Best practice di riferimento

La pluralità del paesaggio, in relazione alla differenza concettuale emergente tra paesaggio e territorio derivante dalla Convenzione Europea, ha prodotto in molti percorsi teorico-applicativi la definizione di diverse tipologie di paesaggio prevalente connesse alle caratterizzazioni territoriali, a cui sono altresì associati specifici riferimenti e contenuti normativi, nonché strategie di intervento, da sostanziare caso per caso, ma generalmente sintetizzabili in:

- *Identificazione dei profili identitari* - in base alle conoscenze elaborate ogni paesaggio viene individuato con delimitazione cartografica e con una descrizione delle specifiche qualità identitarie, con l'attribuzione dei valori riconosciuti e con la previsione dei rischi, con specifico riferimento alle dinamiche di trasformazione in atto.

- *Obiettivi di qualità paesaggistica* - gli obiettivi da assumere nel governo delle trasformazioni vengono individuati con riferimento alle qualità già accertate da conservare, a quelle che è possibile trasformare in modo sostenibile e alle qualità da ricreare dove le originarie appaiono significativamente compromesse.

- *Azioni di intervento* - in considerazione degli obiettivi da raggiungere e dei rischi da contrastare, vengono impostate le diverse strategie di azione che occorre attuare all'interno dei paesaggi prevalenti, mostrando particolare riguardo nei confronti dell'individuazione di interventi di recupero e di riqualificazione di aree significativamente compromesse, nonché di interventi di valorizzazione.

- *Misure per il corretto inserimento dei nuovi interventi* - vengono specificate le regole mirate ad indirizzare le trasformazioni del territorio in armonia con gli obiettivi prefigurati per il contesto paesaggistico di riferimento, nonché i criteri di valutazione della sostenibilità paesaggistica.

All'interno delle linee strategiche, inoltre, emerge sempre più, tra gli elementi che caratterizzano la pluralità del paesaggio, sia in merito ai valori e ai significati attribuiti allo stesso dalla popolazione "che percepisce", sia in riferimento alla compresenza di agenti naturali e umani che richiamano il suo valore come bene ambientale e culturale insieme, l'interconnessione che il paesaggio assume in relazione a processi e tematiche intersettoriali, primo fra tutti il turismo sostenibile.

Nello specifico si vuole analizzare il caso in cui il paesaggio prevalente è caratterizzato dalla vocazione rurale, in riferimento a cui le politiche di sviluppo sono la risultante della graduale integrazione di tre principali politiche (agricole strutturali; di sviluppo regionale; agro-ambientali) anch'esse sempre più protese verso il turismo sostenibile a supporto dello sviluppo locale e identitario di tali contesti.

Casi particolarmente interessanti sono quelli del Veneto e del Trentino, ma

anche della Toscana e della Lombardia, che considerano la tutela e la valorizzazione del paesaggio strettamente connessa ai sistemi e alle pratiche agricole sviluppate in diverse forme e in diversi tempi dalle popolazioni locali. Un’attività agricola, ma anche forestale, che sappia valorizzare il paesaggio come elemento essenziale di sviluppo richiede, infatti, scelte di pianificazione adeguate e una riflessione attenta sugli orientamenti e le pratiche consolidate. In particolare queste regioni attorno al tema del paesaggio e al suo particolare legame con una delle esigenze di vita dell’uomo moderno rappresentata dal tempo libero, a sua volta connesso alle attività di offerta turistica, hanno definito il “modello” e la “scala” territoriale in cui organizzare le azioni strategiche di sviluppo e le scelte pianificatorie conseguenti, nonché a monte di tutto l’“approccio” alla “lettura” del paesaggio in relazione al suo intimo legame con il tipo di immagine identitaria dei luoghi e delle comunità locali che dovrebbe essere trasmessa all’ospite-turista. I casi specifici al riguardo della tematica paesaggistica, inoltre, hanno cercato di creare le condizioni utili per ricollegare gli “indirizzi” dei propri strumenti di pianificazione sovra-comunali alle “politiche” in materia agricola proprie del Piano di Sviluppo rurale e di specifici Piani settoriali e alle “azioni” di contrasto al degrado ambientale messe in atto dai privati e dai vari soggetti istituzionali preposti, sia in termini normativi che contributivi. L’obiettivo è dunque quello di favorire una rinnovata cura del paesaggio, in particolare di quello rurale, e una ripresa di configurate attività economiche che vi si possono utilmente svolgere, sia produttive principali che di commercializzazione dei prodotti, comunque integrative di un progetto complessivo di qualificazione dell’offerta di ospitalità e dei servizi connessi, forte dell’attrattiva di luoghi ben mantenuti.

Sono molti i modelli a cui si è fatto riferimento, primo fra tutti, per le regioni del Veneto e del Trentino, quello dell’Austria, dove il connubio agricoltura-ambiente-turismo riesce ad innescare un interessante sistema di interscambio a sostegno di reti micro-economiche locali ben supportate da una mirata e compatibile infrastrutturazione del territorio, consentendo di spingersi in poco tempo fino al lago, alla collina, alle montagne più alte e arrivare in un’ora fino al mare e nelle città d’arte.

A livello internazionale, inoltre, si vuole segnalare quanto realizzato nelle aree rurali di Barcellona, così come in quelle di Parigi, in cui risulta evidente come lo strumento di pianificazione del “parco agricolo multifunzionale” supera una visione vincolistica dell’area protetta, tipica del parco naturalistico, verso l’utilizzazione integrata degli spazi rurali, a partire dalla loro riqualificazione produttiva che comprende al suo interno regole per la valorizzazione paesistica, ecologica, turistica, fruitiva. Il concetto di parco agricolo è disceso dall’intersezione di due tipologie territoriali e ha l’obiettivo di progettare le funzioni multisettoriali attribuite agli spazi agroforestali. Le suddette tipologie territoriali coincidono con: “l’*ambiente peri-urbano* che esprime forte do-

manda di nuova ruralità dei suoi abitanti (loisir, qualità alimentare, ambientale e paesistica) e l’*ambiente rurale* in forte conversione verso la multifunzionalità. In questa prospettiva sia i piani aziendali che i piani di sviluppo rurale sono organizzati in modo che gli agricoltori oltre a produrre beni di mercato (alimentari, energetici) producano contemporaneamente beni e servizi pubblici remunerati in quanto tali. Questa evoluzione può essere favorita sia dalle nuove politiche europee in materia di disaccoppiamento, sia dalle nuove funzioni attribuite all’agricoltura nei piani di sviluppo rurale (qualità ambientale, tutela del paesaggio, salvaguardia idrogeologica, mantenimento della biodiversità, valorizzazione delle risorse naturali locali, qualità e sicurezza alimentare, mantenimento delle tradizioni e dei tessuti socioeconomici locali)”<sup>8</sup>.

### Quale visione strategica per il binomio paesaggio-turismo

Nel territorio calabrese sono molte le cose rimaste apparentemente immutate nel tempo, in realtà si sono verificate molte e determinanti trasformazioni, soprattutto sociali, sia di carattere endogeno che esogeno. Tali trasformazioni, nella loro svariata composizione, spesso risultano essere agli occhi dei più poca cosa, perché considerate negative e/o perché celate dalla lentezza che caratterizza tali luoghi. In particolare il territorio in esame presenta rilevanti potenzialità di sviluppo, in parte già avviate, in termini di attività agricole eco-compatibili, suscettibili di integrazione e di diversificazione, rappresentate nello specifico da forme di turismo compatibili, da attività agrituristiche, da produzioni e trasformazioni di diversi prodotti riconosciuti o in attesa di riconoscimento di opportuna denominazione di essenze di qualità. Per contro, sono molte le emergenze di cui tenere conto nella programmazione delle azioni strategiche in atto e di futura previsione caratterizzanti il paesaggio e il suo rapporto con il turismo, rappresentate in prima istanza dal degrado dei servizi minimi di base, dalla perdita identitaria del patrimonio artistico-culturale, in quanto non tutelato e valorizzato, dalla marginalità in cui i luoghi vengono relegati, dallo spopolamento degli stessi, dal basso reddito e dalla disoccupazione.

L’area si caratterizza, dunque, come un territorio fragile, ma ricco di risorse paesaggistiche produttive, ambientali e storico-culturali da rafforzare favorendo, altresì, i rapporti di specializzazione e complementarietà di tipo reticolare, sia interni che esterni, passando da un sistema di regole rigide e spersonalizzate, ad un sistema di prestazioni, capaci di far emergere la soggettività degli utenti, nonché di intessere relazioni concertate, forti e permeanti tra soggetti pubblici e privati, mediante cui desumere scenari previsionali realmente realizzabili.

Partendo dal presupposto che le visioni possono mutare e contemporanea-

<sup>8</sup> Ferraresi e Rossi 1993; Donadieu 2008; Fanfani 2009, cit. in Magnaghi A. (2012).



mente restare inalterate al trascorrere del tempo e delle azioni, occorre eludere i fallimentari tentativi di dare voce alle sole abitudini, relegando al perenne sottofondo i “conflitti” costruttivi di una regione in fermento. Pertanto, per individuare e realizzare strategie integrate e mirate in riferimento al territorio in esame è necessario partire dal significato plurale da riservare al paesaggio rurale, intendendo per esso non solo il sostantivo caratterizzante un territorio agricolo, ma una “moderna” concezione della tradizionale rilettura di determinati comparti naturali e urbani, all’interno dei quali attivare relazioni costruttive tra lo stesso settore agricolo e il tessuto socio-economico interagente, soprattutto in termini di sviluppo turistico.

Nella convinzione, dunque, dell’importanza di conservare le “memorie” locali a fronte di mutamenti economici inappropriati, si sente la necessità di tutelare il paesaggio costituito dai diversi toponimi del luogo in esame, valorizzare le tradizionali attività rurali che minacciano l’estinzione, incentivare dinamiche “pluriattive” all’interno dei nuclei insediativi. Seguendo tali filoni è possibile consentire da un lato di alimentare le diverse attività dell’agricoltura, nel rispetto dell’ambiente circostante, e dall’altro di individuare nuove e latenti vocazioni, che permettano allo stesso territorio di evolversi dalla sola vocazione agricola, superando la separazione intercorrente tra tutela delle risorse ambientali e antropiche e produzione agricola.

Per poter realizzare tale scenario previsionale è necessario, innanzitutto, definire una serie di orientamenti strategici che, senza perdere di vista l’ottica generale del sistema unitario, tengano in considerazione specifici criteri tematici coerenti con gli strumenti normativi d’interesse e con le attività di programmazione già in atto, al fine di qualificarle ed eventualmente ri-orientarle.

All’interno dell’ambito esaminato, essendo in presenza di condizioni utili per lo sviluppo di produzione enogastronomica di qualità, la prima tematica di interesse, in merito alla quale pianificare mirate azioni di sviluppo turistico compatibili con le caratteristiche paesaggistiche, è quella inerente la promozione di una elevata produttività sostenibile, intendendo per sostenibile, non solo l’utilizzo di mezzi utili al rispetto ecologico dell’ambiente, ma anche l’adozione di pratiche tese a preservare i suoli fertili e la loro immagine originaria e a favorire le attività di aziende capaci di confrontarsi con il mercato globale, rispondendo prontamente alle esigenze che lo stesso richiede, senza alterare le caratterizzazioni naturali.

Nel contempo in questi territori è ancora più forte la necessità di implementare costantemente la partecipazione dei diversi soggetti interessati, in quanto la maggior parte degli stessi considera questi luoghi non come un compartimento stagno in cui concentrare le sole ore di lavoro, ma come habitat naturale, all’interno del quale intessere le diverse attività sociali.

Occorre, quindi, qualificare il sistema produttivo non solo in termini di acquisizione di nuove conoscenze nel campo della coltivazione e della pro-

mozione dei prodotti stessi, ma anche in termini di condivisione delle scelte di merito e di preservazione e qualificazione del paesaggio, anche in termini di impatto visivo.

Nell’ottica di creare un sistema territoriale integrato a valenza turistica, nei siti in cui la fertilità dei suoli non è sufficiente a garantire un adeguato reddito, occorre incentivare la specializzazione di aziende agricole di trasformazione e delle relative attività economiche, nonché incrementare attività complementari quali quelle legate alla silvicoltura, valorizzare l’offerta dei servizi ambientali e le attività ricreative integrative, per il tempo libero e l’agriturismo, trasversalmente alla realizzazione di adeguate opere di difesa del suolo, con particolare riferimento agli assetti idraulici.

In particolare, partendo dal presupposto che in questi ambiti la realizzazione degli edifici è ammessa soltanto qualora sia necessaria alle diverse attività agricole, occorre garantire il riuso funzionale delle preesistenze, la riqualificazione compatibile con il contesto ambientale e con le diverse caratteristiche tipologiche dell’immobile, nonché il recupero nel rispetto della disciplina conservativa degli edifici a valenza storico-architettonica e culturale, subordinando tali interventi all’esistenza della dotazione minima delle infrastrutture e dei servizi, necessari a garantire la sostenibilità ambientale e territoriale degli insediamenti diffusi.

A supporto di tali ipotesi di intervento è la possibilità di consentire a tali territori di assumere un ruolo fondamentale nel riequilibrio ecologico e ambientale, nonché nella mitigazione delle criticità dei sistemi urbani, rappresentate il più delle volte dalla presenza diffusa delle abitazioni, dalle attività “produttive” e dagli spostamenti veicolari.

Trasversali, dunque, a tali intenti sono quelli inerenti il ripristino o la previsione di adeguate infrastrutture di supporto al sistema turistico-produttivo che si intende (ri)attivare, che possono essere così sintetizzati: migliorare i livelli di accessibilità incrementando le connessioni trasversali tra i Comuni di fondo valle e quelli di media collina; creare una direttrice di correlazione leggera con l’alto Tirreno; riorganizzare e ripristinare i percorsi ferroviari (Cosenza-Sibari) in maniera complessiva, come percorso tematico, a supporto delle politiche di sviluppo del sistema turistico locale; creare circuiti attivi tra la parte storica e le componenti rurali e naturalistiche del territorio; valorizzare il fiume Crati dal punto di vista ecologico e paesaggistico, creando percorsi di mobilità dolce.

## Val di Noto Nei colori del paesaggio mediterraneo

di Paolo La Greca, Francesco Martinico

### Premessa

Il territorio della Provincia di Siracusa è il lembo più meridionale del territorio nazionale italiano, esso occupa la porzione sud-orientale dell’Isola ed è esteso per 210.000 ettari allungandosi per circa 86 km dalla provincia di Catania a nord fino al Mar d’Africa a sud.

Una pagina di Nunzio Famoso offre una descrizione del quadro ambientale del territorio siracusano che, per la parte più cospicua:

*«è occupato dal tavolato degli Iblei, la cui parte collinare e montagnosa presenta un aspetto brullo e pietroso di aspra bellezza; verso la costa, il tavolato scende con linee dolci, basse e gradinate, per poi articolarsi, raggiunto il mare, in seni e piccoli golfi. Il complesso degli Iblei è costituito dalla sovrapposizione, a strati orizzontali, di terreni vulcanici e calcarei. Il calcare siracusano, altrimenti detto ‘pietra di Siracusa’ o di Malta, è di colore bianco tendente al giallastro, ben visibile a chi percorra questi territori».*

Un territorio, quello siracusano, dove storia e natura hanno lentamente stratificato un patrimonio leggibile in un paesaggio di grande qualità la cui fruizione richiede un indispensabile aggiornamento nelle strategie e nelle pratiche operative.

### Un cenno sull’evoluzione storica del turismo nella Sicilia sud orientale

Siracusa è tradizionalmente considerata una delle tappe del *Grand Tour*, seppure sempre con un ruolo minore rispetto alle altre destinazioni dell’Isola. I resoconti dei viaggiatori, a partire dal settecento, riportano notizie e descri-

zioni centrate sulla presenza delle testimonianze della grande archeologia riferibile prevalentemente al periodo delle colonie della Magna Grecia. Nel passaggio tra l’epoca dei viaggi riservati alle *élites* culturali e quello del turismo di massa, convenzionalmente databile al primo viaggio organizzato da Thomas Cook nel 1841, le immagini pittoriche e i resoconti di viaggio hanno costituito le premesse per la costruzione della successiva immagine turistica del territorio siracusano, un’immagine che rimarrà indissolubilmente legata alla presenza dell’archeologia classica (Quatriglio 2002, De Seta, 1982).



Fig. 1 - Rovine del teatro greco (da *Sicilian Scenary* di P. De Wint, 1823)

Siracusa è descritta sin dalle prime edizioni della famosa guida Baedeker, si veda, ad esempio, quella del 1893, ma le vicende relative alla fase iniziale dello sviluppo turistico moderno a Siracusa nel periodo a cavallo tra la seconda metà dell’ottocento e gli anni quaranta del ‘900 non sono ancora oggetto di studi sistematici. Dopo il 1862, la nobildonna austriaca Maria Politi Laudien costruì l’*hotel Villa Politi*, in un sito straordinario al di sopra delle latomie dei Cappuccini nella balza di Akradina. L’*hotel* diventerà presto il principale approdo di un turismo ancora elitario ma già internazionale.

Gli anni successivi all’unità d’Italia si caratterizzarono per le grandi trasformazioni urbane conseguenti alla demolizione dell’imponente sistema delle fortificazioni. Tra gli effetti delle trasformazioni urbane vi fu anche la costruzione di un’altra importante struttura ricettiva, il *Grand Hotel*, avviata nel 1892, da un imprenditore già attivo in campo alberghiero su una delle aree occupate dalle fortificazioni. Nei primi anni ottanta dell’ottocento la città era già dotata di diversi alberghi (Adorno, 2004). Molte iniziative alberghiere vengono avviate grazie all’iniziativa di imprenditori stranieri (Criscione, 2012) a cui seguono i locali. All’inizio del ventesimo secolo risale la costruzione dell’*Hotel Des Etrangers et Miramare* sul lungomare occidentale di Ortigia.

La Guida generale d’Italia Treves nella edizione “dell’Esercizio 1909-

1910” dedica a Siracusa uno spazio molto limitato. L’*incipit* della descrizione è significativo: «Siracusa ridotta a una semplice città di provincia ci rammenta soltanto colle rovine il periodo della gloria e del suo splendore». I monumenti descritti sinteticamente per la “Siracusa Moderna”, individuata nell’isola di Ortigia, si limitano al tempio di Diana o Apollo, al Duomo, al museo Archeologico e alla fonte Aretusa, oltre a minimi cenni al palazzo comunale, all’arcivescovado, al castello Maniace ed alla passeggiata a mare. I riferimenti al territorio extraurbano e agli altri centri minori, compresi nella descrizione del viaggio da Catania a Siracusa, sono il Biviere di Lentini e la città Carlentini citata per il magnifico panorama, oltre a Melilli per la produzione della canna da zucchero e Priolo. L’unica destinazione citata nei dintorni della città è la foce del fiume Ciane. La città appare, tuttavia, dotata di diversi alberghi, la guida ne cita nove con in testa il *Grand Hotel*.

Nel 1914, viene fondato l’Istituto Nazionale per il Dramma Antico (Inda), un’istituzione che svolgerà fino ai nostri giorni un ruolo centrale nella promozione delle attività culturali con notevoli risvolti sull’attrattività turistica del territorio, ma che contribuirà anche a rafforzarne l’immagine “monotematica”.

Nel 1926 viene fondata l’Azienda Autonoma per la stazione del turismo. Nel primi anni ’30, infatti, il movimento medio di forestieri era valutato in circa duecentomila presenze/anno anche grazie all’importante ruolo giocato dal porto di Siracusa nei fondamentali collegamenti marittimi con Tripoli, Bengasi e gli altri principali porti italiani, oltre che con Malta e Alessandria d’Egitto. Nel 1935 all’azienda autonoma si aggiunge l’Ente Provinciale che avvia campagne di promozione in Italia e all’estero (Criscione, 2012).

Il volume del Touring Club Italiano sulla Sicilia, nella collana “Attraverso l’Italia”, nell’edizione del 1933, dedica all’area di Siracusa e di Ragusa una parte consistente del capitolo sulla “Sicilia Jonica”. L’apparato iconografico comprende immagini delle città di Vittoria, Comiso, Ragusa, Modica, Noto e Siracusa che è di gran lunga quella maggiormente descritta. Le immagini dei paesaggi non urbani sono limitate al castello Eurialo e alla foce del Ciane, due siti ormai entrati nell’immaginario turistico oltre ad un’immagine di Pantalica con una didascalia che spiega come gli scavi: «hanno fruttato un ricco materiale ora intelligentemente ordinato nel museo di Siracusa».

Nel dopoguerra, la perdita delle colonie, la cessazione dei collegamenti marittimi e i danni bellici infersero un duro colpo al turismo siracusano che però già nel 1948 aveva recuperato la capacità ricettiva<sup>1</sup>. Rimanevano forti le carenze nel sistema dei trasporti ed in particolare di quelli stradali, un tema ricorrente nella storia, non solo turistica, del territorio siracusano. La costruzione dell’autostrada verso Catania e di una strada verso la necropoli di Pantalica, oltre all’auspicio per la realizzazione di un aeroporto,

<sup>1</sup> Nel 1949, si registrarono 18.401 arrivi, di cui 4.511 stranieri per complessive 33.167 presenze.

sono temi di discussione che si trascineranno fino agli anni recenti.

Gli anni ’50 si caratterizzano per l’avvio delle attività industriali legate al settore della raffinazione del petrolio (Adorno e Aloscari, 2008) che mettono in crisi le attività artigianali preesistenti, nonostante gli sforzi della Camera di Commercio. Il turismo continua a crescere nel decennio 1950-1960 e vengono avviati i primi interventi di valorizzazione e restauro di monumenti, utilizzando i fondi della Cassa per il Mezzogiorno. Sono questi anche gli anni in cui emergono in modo evidente i limiti e le contraddizioni insite nel modello di sviluppo urbanistico della città.

L’idea di utilizzare le aree archeologiche per la valorizzazione turistica emerge a Siracusa già alla fine dell’ottocento e rivela, sin da allora, le contraddizioni con le prospettive dell’espansione edilizia al di fuori dell’area delle mura (Adorno, 2005).

L’ipotesi di prevedere una “grande arteria turistica di Siracusa antica”, proposta nel 1947 da Luigi Bernabò Brea insigne archeologo e Soprintendente alle antichità della Sicilia Orientale dal 1941 al 1973 (Agnello e Giuliano, 2001), delineava una sorta di parco archeologico nella parte più ricca di testimonianze racchiusa all’interno delle mura dionigiane. Un’ipotesi questa che non verrà mai attuata ed alla quale si è invece sostituito un sistema insediativo che ha travolto irreversibilmente il territorio della Neapoli e dell’Epipoli, nonostante il tentativo condotto dal Piano regolatore redatto da Vincenzo Cabianca di imprimere una direzione diversa allo sviluppo della città moderna (Martelliano, 2005).

Comincia in quegli anni una prima diversificazione dell’offerta turistica con la crescita del turismo balneare e l’irruzione improvvisa quanto effimera di quello religioso, legato all’evento della lacrimazione di un’immagine della Madonna avvenuto nel 1953 che porterà alla costruzione di un santuario tanto imponente quanto discutibile sull’effetto dell’immagine urbana<sup>2</sup>.

In quegli anni si avviano anche dei timidi tentativi di sviluppo di forme di turismo congressuale e sportivo, quest’ultimo legato alla realizzazione dell’autodromo automobilistico di Siracusa, un circuito per la gran parte stradale, realizzato nel 1950 e nel quale si svolsero, perfino, gare di formula 1 non ufficiali.

Alla fine degli anni ‘50 a Siracusa vi erano 648 camere e 1.145 posti letto ma l’offerta era ancora inferiore alla domanda soprattutto per le sistemazioni di tipo economico. Negli anni ‘50 si svilupparono gli stabilimenti balneari destinati soprattutto all’utenza locale.

Tra il 1960 e il 1970, si assiste alla fase di maggior sviluppo degli inse-

<sup>2</sup> Il progetto fu l’esito di un concorso internazionale del 1957 vinto dai due giovani architetti francesi, Michel Andrault e Pierre Parat, che raggiunsero, successivamente una certa fama come progettisti di diversi complessi residenziali tra i quali “*les pyramides*” à Epernay e il Palais Omninsport a Bercy. L’edificio fa parte di un complesso che comprende sale convegni e un albergo e fu oggetto per anni di feroci polemiche che ne ritardarono a lungo il completamento, avvenuto nel 1994.



diamenti industriali e si diffondono perplessità e timori di possibili conflitti con lo sviluppo turistico, seppure vi era all’epoca una visione minoritaria che intravedeva una possibile valorizzazione “turistica” del patrimonio industriale, come testimonia la pubblicazione da parte dell’Azienda per il turismo, nel 1963, di una guida della città con gli itinerari «dei nuovi complessi industriali che richiamano l’interesse di vaste correnti di forestieri» (Criscione, 2012)<sup>3</sup>.

### Domanda di paesaggio nella fruizione turistica del territorio ibleo

I luoghi paesaggisticamente rilevanti ormai entrati nell’immaginario collettivo sono certamente quelli costieri. Essi comprendono la foce del fiume Ciane e la riserva naturale di Vendicari. Altri luoghi che hanno assunto un ruolo importante sono di certo Pantalica e la Cava Grande del Cassibile oltre al sito archeologico costiero di Eloro, compreso tra l’insediamento balneare di Noto Marina e la riserva di Vendicari. Si tratta sempre di luoghi coincidenti con riserve naturali regionali o con siti archeologici localizzati in contesti naturali importanti. Ma il punto di maggiore criticità è la relazione tra gli aspetti paesaggistici e la fruizione turistica nelle aree lontane dalla costa.

Il territorio interno svolge un ruolo ancora ancillare nelle politiche di sviluppo e valorizzazione turistica dove gli aspetti relativi al paesaggio sono piuttosto marginali. Esso sembra assumere ancora un ruolo di grande retroterra della costa, la *polpa* del sistema turistico siracusano, che accoglie strutture complementari, i cui fruitori si muovono verso le spiagge nelle ore diurne e verso le destinazioni dove si concentra la *movida* in quelle serali. Questa modalità tende quasi ad escludere le destinazioni “interne” cioè quelle paesaggisticamente più rilevanti, per varie ragioni. La prima è quella della ridottissima offerta di occasioni di fruizione. Il cospicuo patrimonio di beni culturali diffusi, dai *ddieri*<sup>4</sup> alle aree archeologiche, è fruibile in misura del tutto marginale, anche a causa delle oggettive difficoltà che rendono economicamente insostenibile una fruizione di tipo tradizionale. La seconda è di tipo climatico, poiché la forte concentrazione stagionale dei flussi turistici entra in conflitto con la difficoltà di fruizione di alcune aree lontane dal mare nelle ore diurne nei mesi estivi a causa delle elevate temperature. Tale difficoltà è probabilmente più percepita che reale poiché, in realtà, la configurazione del territorio, un “paesaggio a due livelli” grazie alla presenza delle profonde incisioni dell’altipiano, consente, ad esempio, la balneazione fluviale o l’utilizzazione di percorsi ombreggiati e freschi anche nei mesi estivi. A conferma di ciò si osserva che le

<sup>3</sup> Testimonianza di questa visione è data anche dalla diffusione di cartoline che riproducono viste di stabilimenti industriali e, in misura ancora minore, da una timida presenza dell’immaginario industriale siracusano nell’industria cinematografica con ad esempio il film del 1963 di Ermanno Olmi “I fidanzati”.

<sup>4</sup> Le abitazioni rupestri che caratterizzano alcune delle “cave” dell’altopiano ibleo.

due riserve naturali orientate di Pantalica e della Cava Grande del Cassibile sono entrate in un circuito di fruizione alternativo ma ancora marginale, pur in assenza di adeguati strumenti di informazione e promozione. In questi due siti, come in molti altri simili ma sconosciuti ai turisti è infatti possibile godere di un ambiente fluviale piacevole e balneabile, un’immagine del tutto dissonante rispetto a quella stereotipata della Sicilia veicolata dai media ma anche dagli enti preposti alla promozione turistica.

I visitatori della riserva di Vendicari, nel 2006, sono stati circa 53.000 di cui poco più di 8.000 stranieri<sup>5</sup>. Oltre il 40% di questi visitatori sono siciliani, in maggioranza della stessa provincia di Siracusa<sup>6</sup>. Ancora minori i numeri della riserva del Cava Grande del Cassibile, con circa 37.000 visitatori di cui 7.500 stranieri. La riserva di Pantalica, un sito facente parte della *World Heritage List* Unesco, era stata visitata da circa 23.900 visitatori e di questi oltre il 90% italiani. I dati indicano come il ruolo di questa componente sia trascurabile all’interno della fruizione turistica del territorio siracusano, considerato che nello stesso anno (2006) vi sono oltre 386.000 arrivi complessivi di turisti, di cui 140.000 circa stranieri. Il confronto con i dati di visita dei siti archeologici conferma la marginalità della componente legata al paesaggio e alla natura rispetto a quella archeologica. Nello stesso anno i visitatori all’area archeologica della Neapolis e dell’Orecchio di Dionisio, a Siracusa, sono stati infatti 588.000, valore sceso a 487.000 nel 2011<sup>7</sup>.

Significativo è anche il dato delle altre aree archeologiche al di fuori del capoluogo. Il Teatro antico di Palazzolo Acreide, un sito con un notevole valore paesaggistico oltre che archeologico, ha avuto solo 1.929 visitatori nel 2006, saliti a quasi 18.000 nel 2012, ma Megara Hiblaea ha avuto solo 215 visitatori nel 2006 e circa 1.200 nel 2011.

In quest’ultimo caso, la vicinanza con le attività industriali ha giocato un ruolo centrale nello scoraggiare la visita di un sito che richiederebbe grandi energie per essere rilanciato, anche nella prospettiva di evidenziare l’elemento di contrasto tra la modernità delle produzioni industriali e la storia dell’insediamento delle colonia greca<sup>8</sup>. Queste brevi considerazioni inducono ad osservare come il territorio interno siracusano non sia stato ancora oggetto di adeguate politiche di *place branding*<sup>9</sup>.

<sup>5</sup> I dati sul numero dei visitatori delle riserve sono tratti dal Piano di interpretazione delle Riserve naturali [www.regione.sicilia.it/agricolturaeforeste/azforestel/](http://www.regione.sicilia.it/agricolturaeforeste/azforestel/). Essi risultano da rilevazioni ai varchi di accesso e non di biglietti emessi.

<sup>6</sup> Il dato è facilmente spiegabile in quanto all’interno della riserva sono ricomprese alcune spiagge di grande bellezza che, nei mesi estivi, sono meta di bagnanti prevalentemente provenienti dalle province di Siracusa e Catania.

<sup>7</sup> Fonte: Assessorato regionale dei Beni Culturali e dell’Identità Siciliana.

<sup>8</sup> Ad esempio, a poca distanza dal sito si trova la centrale elettrica Tifeo, un interessante esempio di architettura industriale progettata da Giuseppe Samonà.

<sup>9</sup> Sulla definizione del termine, che nella letteratura scientifica appare ancora prevalentemente riferito alle città, si veda, oltre ai classici testi di Kotler et al. 1993 e Porter, 1990 anche la dettagliata rassegna di studi proposta recentemente da Lucarelli e Berg, 2012.

### Uno sguardo oltre confine: pianificazione e promozione turistica per “La Rioja” in Spagna

Nella *Comunidad Autónoma de la Rioja*, nella Spagna settentrionale, tutela del paesaggio e valorizzazione delle tradizioni della produzione vinicola sono diventati i cardini di una strategia che ha consentito un discreto posizionamento di questa piccola regione nello scenario di un’economia turistica molto vitale come quella spagnola<sup>10</sup>. La regione ha una superficie complessiva di circa 5.000 kmq e una popolazione di 317.000 abitanti, è priva di accessi al mare e si caratterizza per un paesaggio collinare e montano di notevole qualità ed una economia a forte componente agricola. La Rioja è famosa per la sua produzione di vini rinomati nel mondo. I dati statistici confermano che questa regione, ha il più basso tasso di disoccupazione del paese ed un Pil pro capite, nel 2009, pari a circa 25.000 euro, prossimo a quello medio italiano<sup>11</sup>. Nel 2007 la regione era al settantesimo posto nella classifica del Pil pro capite dei 27 paesi UE.

Le strategie di sviluppo del governo regionale includono la componente turistica all’interno di una visione integrata che comprende, oltre all’eno-turismo, la cultura, la lingua<sup>12</sup>, la gastronomia, il turismo montano e l’ambiente. Anche il patrimonio paleontologico è stato oggetto di politiche di valorizzazione. Tra le varie iniziative si segnalano diverse attività inerenti al turismo sportivo come percorsi in *mountain bike*, siti per l’arrampicata sportiva e speleologici, un parco avventura, una stazione sciistica (Valdezscaray), un parco tematico<sup>13</sup> oltre ad alcuni stabilimenti termali. Sul fronte del turismo culturale vanta una buona offerta di siti romani, di castelli e monasteri. Le iniziative di promozione turistica sono state riprese anche dal recente Piano Strategico<sup>14</sup> che individua nella società della conoscenza, nel miglioramento del sistema infrastrutturale e dell’ambiente le direttrici su cui puntare per raggiungere l’obiettivo di entrare a far parte delle prime 60 regioni europee nella classifica del Pil pro capite.

### Quali strategie per il paesaggio ibleo?

La relazione tra paesaggio e turismo non è mai stata considerata come un elemento centrale nell’area iblea. Essa deve invece essere oggetto di una nuova attenzione che consenta di integrare la pianificazione e la gestione.

<sup>10</sup> Cfr. anche “Raffronti tra politiche regionali, la Regione della Rioja” di F. Martinico nella parte quinta del volume.

<sup>11</sup> Nello stesso anno il Pil pro capite in Sicilia era pari a 16.700 Euro (Fonte: Eurostat).

<sup>12</sup> Il *Camino de Santiago* attraversa la regione ed è stato proposto un percorso tematico denominato *El Camino del La Lengua Castellana*, iniziativa di una fondazione che valorizza le origini della lingua castigliana.

<sup>13</sup> Barranco Perdido a Enciso, con una spiccata vocazione commerciale ispirato al tema dei dinosauri (fonte: [www.lariojatourismo.com](http://www.lariojatourismo.com)).

<sup>14</sup> [www.estrategiarioja2020.com](http://www.estrategiarioja2020.com)



Fig. 2 - Il sito di Noto antica (foto di A. Badami)

Centrale è la questione su che cosa significhi, oggi, valorizzare un paesaggio come quello ibleo con la sua spiccata commistione di preesistenze archeologiche, etno-antropologiche ed ambientali. Il modello di fruizione turistica prevalente, confermato dalle strategie di comunicazione degli enti regionali propone, da una parte, una vaga riproposizione del modello del *Grand Tour*<sup>15</sup> e dall’altra un’idea di turismo balneare (La Greca, Martinico, 2005) segregato all’interno di villaggi turistici dalle stereotipate ed improbabili architetture mediterranee, per di più mortificate dalla contiguità con le lottizzazioni di seconde case che hanno devastato buona parte del sistema costiero<sup>16</sup>.

Il territorio siracusano è particolarmente adatto a sperimentare azioni mirate a superare alcune di queste contraddizioni. La consistente dotazione di beni archeologici è, infatti costituita in buona misura da episodi minori, localizzati spesso in aree interne, in profonda crisi identitaria per l’indebolimento del sistema produttivo che li sosteneva. L’abbandono agricolo rende disponibili ampie aree in cui avviare politiche di ricostituzione di ambienti naturali. L’esempio più clamoroso è rappresentato da Noto Antica, il cui straordinario valore paesaggistico, basterebbe, da solo, a garantirne la valorizzazione. Questo luogo possiede anche una seconda caratteristica, prodotta dalla

<sup>15</sup> Lo *slogan* del portale turistico regionale recita “Sicilia mito in un’isola di luce”.

<sup>16</sup> Cfr. il contributo sulla stanzialità nel Val di Noto in questo volume.

distruzione del sisma del 1693. Qui infatti, il progressivo prevalere della vegetazione ha configurato un luogo che sembra evocare la *Angkor* cambogiana, in scala minore, ma comunque anch'essa caratterizzata da una suggestiva commistione tra la natura, sempre più rigogliosa e selvaggia, e le poche tracce di edifici che costituiscono una raro esempio di “archeologia del Barocco”.

Ma natura e archeologia si mescolano in decine di altri siti, alcuni remoti e frequentati quasi esclusivamente da gruppi ristretti di appassionati. Dall'area archeologica di Akrai, alla Cava Grande del Cassibile, alle abitazioni rupestri sparse nelle incisioni fluviali che segnano l'altopiano ibleo, non mancano esempi di luoghi adatti per avviare forme innovative di valorizzazione. Il paesaggio può diventare risorsa turistica persino nel luogo che sembra la condizione all'estremo opposto rispetto a quella naturale: la grande area industriale costiera tra Augusta e Siracusa, un luogo che, per molti, non può conoscere alcuna redenzione se non un velleitario e improponibile ritorno ad una condizione preindustriale e dove invece vi sono ancora luoghi paesaggisticamente straordinari come Megara Iblea o Tapsos.

Una condizione analoga si ritrova anche al margine di Siracusa, dove gli insediamenti commerciali e produttivi stanno erodendo i margini della balza calcarea segnata dalle grandiose mura dionigiane che culmina con il Castello Eurialo, (Martelliano, 2005). Neppure la retorica cresciuta attorno al tema della designazione Unesco è riuscita a intaccare, negli anni recenti, le vecchie logiche speculative. Una grande occasione perduta quella di Siracusa, una città che avrebbe potuto competere con i grandi capisaldi della fruizione turistica europea<sup>17</sup> e che è oggi invece un anonimo insediamento urbano, incapace di immaginare un futuro diverso da quello della crescita edilizia senza limiti.

La grande sfida è quindi superare la visione limitata degli attuali sistemi di tutela incapaci di ottenere persino il rispetto di banali principi di buona pianificazione. Bisogna qui immaginare modi innovativi, a scale e per obiettivi differenziati che consentano azioni dove i beni archeologici dialogano con i dispositivi per una fruizione meno contemplativa. I nuovi “parchi archeologici” dovranno quindi consentire dovunque sia possibile attività come l'escursionismo, a piedi a cavallo o in *mountain bike*, o sport come l'arrampicata sportiva o il torrentismo. Ad esempio, l'arrampicata sportiva può godere del vantaggio climatico che rende i siti dell'altopiano ibleo attrattivi per gli appassionati di questo sport durante i mesi invernali<sup>18</sup>. Più semplicemente, essi saranno occasioni per dotare, finalmente, le città di quegli spazi verdi che ne definiscano i margini esterni, non più riserva di suoli edi-

<sup>17</sup> Si pensi ai luoghi dell'Alhambra a Granada o ad altre città come, Lucca o Carcassonne che sono riuscite a tutelare una condizione di qualità nella parte del margine dell'insediamento.

<sup>18</sup> La proposta di Piano territoriale provinciale individua alcuni siti adeguati allo svolgimento di questa attività. Per le notizie e i suggerimenti sull'argomento gli autori ringraziano Massimo Capuccio e Giusy Treccarichi promotori dell'Agenzia Sud Estremo che da anni è attiva nella proposta di questa attività nella Sicilia sud orientale.

ficabili ma occasioni per recuperare qualità funzionale ed estetica.

Coniugare nuove forme di fruizione con la necessaria tutela del patrimonio culturale e ambientale, ed in particolare con la presenza archeologica, è una sfida intellettuale che richiede un impegno non ordinario da parte di tutti gli attori coinvolti, non ultimi gli enti istituzionalmente preposti alla tutela. Non vi sono ancora segni del superamento della concezione dominante della tutela, legata ancora al modello di fruizione *à la Grand Tour*, un'impostazione che sembra tanto più inapplicabile quanto più tali beni richiedono oggi capacità interpretative non particolarmente diffuse nei fruitori contemporanei.

L'affermarsi di strategie turistiche capaci finalmente di far leva sulle risorse territoriali rappresenterà il segno di un ulteriore passo della Sicilia nel lungo cammino per superare la condizione che aleggia nella definizione, degli inizi del '700, del frate domenicano Jean-Baptiste Labat: «un paradiso terrestre abitato da demoni».



## Val di Mazara Miti e paesaggi oltre il Gran Tour<sup>1</sup>

di Alessandra Badami, Fabio Cernigliaro

### La Sicilia frontiera dell’itinerario del *Grand Tour*

Le mete più battute dai viaggiatori europei, che dal XV secolo hanno intrapreso il *Grand Tour*, offrivano la possibilità di approfondire interessi scientifici specializzati sulle vette cosiddette eccellenti dell’evoluzione culturale e artistica: la cultura romana imperiale e il Rinascimento italiano. Fino alla fine del XVII secolo i viaggiatori non trovarono interesse a spingersi oltre Napoli (Rustico, 2006).

A destare l’attenzione per le regioni più meridionali furono i testi di Winkelmann che, ponendo assiomaticamente l’arte greca al vertice del percorso evolutivo stilistico dell’umanità, estesero l’itinerario del *Grand Tour* al meridione d’Italia, e soprattutto alla Sicilia, per studiare dal vero le architetture e le opere d’arte di matrice greca (Winkelmann, 1764). I luoghi più visitati<sup>2</sup> erano Messina (non ancora distrutta dal terremoto del 1908), l’Etna e le Isole Eolie (il cratere come esperienza dell’orrido e del sublime), Siracusa, Segesta, Selinunte e Agrigento (le architetture elleniche), Mothia e Lilybaeum (la presenza fenicia) e Palermo (Carosio, 2010).

<sup>1</sup> Il contributo *Tutela del paesaggio e valorizzazione negli strumenti istituzionali* è di Fabio Cernigliaro, così come le immagini e gli elaborati presenti nel testo ad esclusione della Fig. 4 di cui è autrice Alessandra Badami.

<sup>2</sup> Winkelmann non riuscì a realizzare il suo viaggio in Sicilia; sarà il suo allievo J. H. von Riedesel a raggiungere l’isola nel 1767 per poi pubblicare nel 1771 il suo *Viaggio attraverso la Sicilia e la magna Grecia*, con la prefazione del maestro. Dopo i primi due pionieri del viaggio in Sicilia J. H. von Riedesel (1767) e P. Brydone (1770), sono stati in Sicilia G. de Maupassant, E. De Amicis, J. P. Houël, J. P. Hackert, A. Swinburne, D. Vivant Denon, C. E. N. Didier, F. Elliot, W. Goethe, F. M. Hessemer, R. Payne Knight, C. de Marcellus, F. Münter, A. de Tocqueville, J. Widmann, A. Norov, J. de Foresta, P. H. De Valenciennes. Alcuni viaggiatori preferirono percorsi alternativi, come A. Dumas (padre) che si limitò ad eseguire il periplo dell’isola in barca, o E. Lowe con il suo attraversamento dell’isola in carrozza. Tra i viaggi in Sicilia, uno dei più interessanti è stato quello intrapreso nel 1777 dal pittore di paesaggi J. P. Hackert documentato da numerose immagini attraverso le quali ha cominciato a prendere forma il paesaggio ideale del Sud.

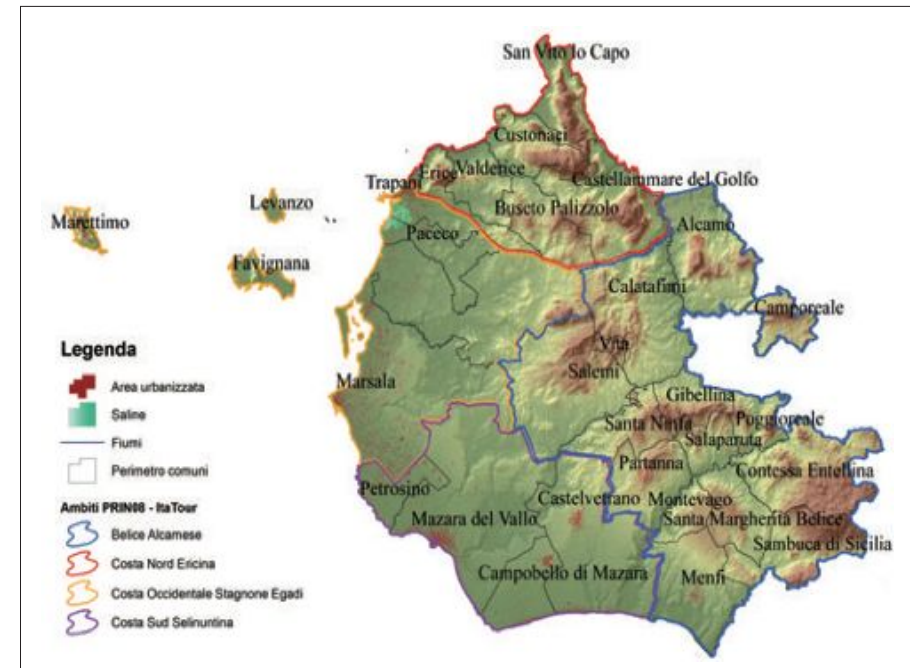


Fig. 1 - L'area studio comprende 23 comuni della provincia di Trapani, 2 comuni della provincia di Palermo e 4 della provincia di Agrigento; ai fini dello studio è articolata in 4 ambiti

**Il paesaggio della Sicilia nelle descrizioni dei viaggiatori** - Gli scritti dei primi viaggiatori settecenteschi che raggiunsero la Sicilia produssero itinerari, immagini e stereotipi destinati ad essere moltiplicati dai viaggiatori successivi (Famoso, 1999). Restituirono un paesaggio dai tratti amplificati, quasi esasperati. Le differenze vennero percepite non solo come esiti di una cultura diversa, ma soprattutto come realtà lontane dal presente, una zona spazio/temporale di confine tra l’Europa e il mondo antico.

Il paesaggio della Sicilia affascinava per i suoi eccessi e i suoi contrasti. Tre furono i *topoi* più ricorrenti nella letteratura del viaggio in Sicilia: il contrasto tra la bellezza e la rigogliosità di una natura ferace e la rozzezza primitiva degli uomini; un misero presente in contrasto con la memoria viva e pulsante della cultura greca; la presenza dei vulcani che richiamavano la forza prorompente della natura creatrice e distruttrice, simbolica metafora dei caratteri violenti, incontrollabili eppure misteriosamente attraenti del Sud.

**Il turismo in Sicilia dopo il Grand Tour** - Durante l’800 un ulteriore impulso al turismo in Sicilia venne dato dalla scoperta delle sorgenti termali. Il turismo balneare, inizialmente riservato alle *élite*, prese piede in Sicilia solo a partire dagli anni ’30 del XX secolo. Da quando il turismo è diventato

un fenomeno di massa, la Sicilia si è collocata tra le prime destinazioni turistiche d'Italia; tra i principali fattori di attrattività turistica si ritrovano le stesse caratteristiche che avevano affascinato i viaggiatori del *Grand Tour*.

### L'area di studio

La punta occidentale della Sicilia annovera tra i maggiori fattori di attrattività turistica le caratteristiche sopra ricordate: la presenza di aree di interesse archeologico (Selinunte, Segesta, Mothia, Lilybaeum), la qualità dei servizi culturali ed importanti centri storici; le risorse naturalistiche; la bellezza dei paesaggi che hanno assunto oggi caratteristiche differenti rispetto al passato.

**Gli ambiti di paesaggio** - L'area di studio è stata articolata in quattro ambiti che corrispondono ad altrettante unità di paesaggio, connotate da specifici elementi territoriali e caratterizzate da peculiari tipologie insediative, coperture vegetazionali e diversi usi del suolo e delle risorse.

**La costa nord-ericina** - Il territorio comprende i comuni di Erice, Valderice, Custonaci, Buseto Palizzolo, Castellammare del Golfo e San Vito Lo Capo. Storicamente si identifica con il territorio di Erice, città insediata sul Monte San Giuliano (rilievo isolato che si erge per 750 m slm su un territorio pianeggiante che si fonde con il mare) che emerge come elemento connotante il paesaggio e ne costituisce il riferimento percettivo. Attorno alla sua singolarità geologica dalla eccezionale mitopoiesi si sono addensati racconti di carattere morfogenetico (la falce di Cerere), tellurico (il gigante Encelado), genealogico (Enea e la stele di Anchise), misterico (il culto di Venere), o sto-

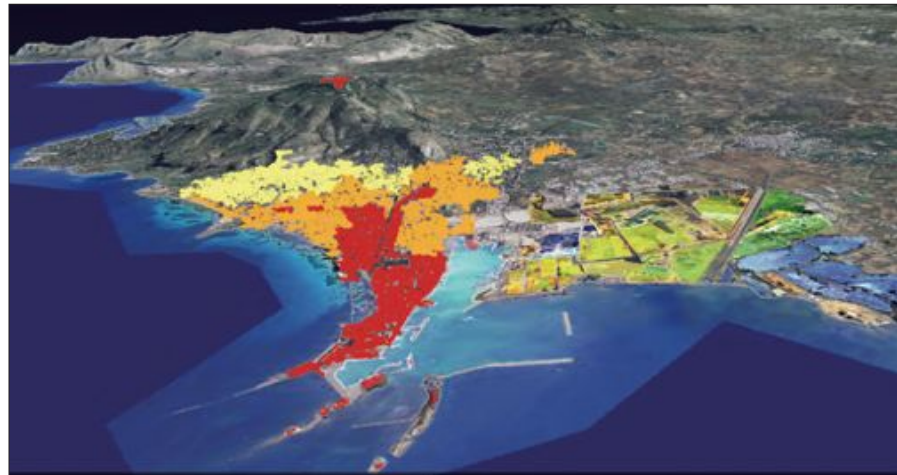


Fig. 2 - Trapani, Erice e la costa nord

ricizzante nella ellenizzazione (Erice ed Ercole, Minosse e Dedalo), e ancora verso la cristianizzazione (il Cavaliere Giuliano). Custonaci, con le sue cave di marmo, che caratterizzano una superficie di 3 kmq da cui viene estratto il pregiato Perlato di Sicilia, è il secondo bacino marmifero in Italia. Sul paesaggio predomina il forte impatto visivo determinato dalle cave, dalle segherie e dai cumuli di detrito di cava. Altro elemento connotante è la penisola di San Vito Lo Capo, sulla cui estremità sorge un insediamento di origini marinare attorno al Santuario del martire; a partire dagli anni '80, il borgo si è sviluppato in un frequentatissimo centro turistico-balneare che ha il suo attrattore nella spiaggia che, con i suoi 3,5 km di lunghezza di sabbia fine e bianchissima punteggiata dal rosso dei coralli su un mare turchese, è tra le più belle della Sicilia. Numerosi sono i bagli presenti nel territorio agricolo, sorti a seguito della privatizzazione delle terre a partire dalla fine del XVII secolo.

**La costa occidentale - Stagnone e Isole Egadi** - Il territorio comprende i comuni di Trapani, Paceco, Marsala e le isole Egadi. La topografia di Trapani ne ha da sempre condizionato le caratteristiche. Stretto tra due mari, il lembo di terra che si allunga con forma di falce è stato storicamente utilizzato come sede portuale. Oggi è uno dei più importanti porti del Mediterraneo e, a partire dal porto, la città ha avviato con successo un processo di recupero e rigenerazione del centro storico, della città contemporanea e delle borgate e la riqualificazione ambientale di tutti i litorali marini. Il mare, con i paesaggi del lavoro legati alla coltivazione del sale, ritorna come elemento connotante nelle saline che si estendono da Trapani a Marsala, caratterizzate dai mulini a vento per il sollevamento dell'acqua e per la macina del sale, incluse in un contesto di notevoli valori ambientali tra le isole Egadi e i siti archeologici di Mothia e Lilybaeum. Dal 1984 le saline sono state vincolate come aree naturali protette e, grazie al presidio delle riserve, sono state riattivate molte delle cessate attività di estrazione del sale, contribuendo a ristabilire - attraverso la differenziazione e la riconversione qualitativa delle attività produttive e la loro finalizzazione culturale - l'equilibrio tra sfruttamento delle risorse naturali e mantenimento dei valori paesaggistici del territorio. Infine, è ancora il mare il fattore dominante dei paesaggi dell'arcipelago delle Egadi, sia nei suoi aspetti turistico-balneari, sia come luogo del lavoro testimoniato dalla più grande tonnara della Sicilia, la tonnara di Favignana.

**La costa sud-selinuntina** - Il territorio comprende i comuni di Petrosino, Mazara del Vallo, Campobello di Mazara e Castelvetro. È compreso tra 2 aree di alto valore ambientale - le riserve del Lago Preola e foce del fiume Belice - all'interno delle quali i paesaggi variano sensibilmente: da Petrosino, il comune con il più alto rapporto uva/abitante d'Italia; a Mazara del Vallo che, distante soli 200 km dalle coste tunisine, risente degli influssi culturali africani nelle architetture, nel tessuto urbano, nella lingua e nella gastrono-

mia; al golfo tra Campobello di Mazara e Porto Palo, caratterizzato da una costa che alterna tratti rocciosi a dune sabbiose. Qui i coloni megarresi fondarono Selinunte, oggi assediata dagli insediamenti di seconde case di Triscina e Tre Fontane e dal borgo di pescatori di Marinella di Selinunte.

**Il Belice-alcamese** - Il territorio comprende i comuni di Alcamo, Calatafimi, Camporeale, Vita, Salemi, Gibellina, Poggioreale, Santa Ninfa, Salaparuta, Partanna, Contessa Entellina, Santa Margherita Belice, Montevago, Sambuca di Sicilia e Menfi. Predomina il paesaggio del lavoro agricolo con campagne densamente coltivate, ma non abitate, sostenute da un'armatura urbana che si è articolata a partire dagli insediamenti preellenici e greci ai casali arabi, ai castelli medievali e agli insediamenti agricoli seicenteschi. La costa settentrionale è caratterizzata sul golfo da un *continuum* insediativo di seconde case e stabilimenti balneari che si susseguono per oltre i 20 km della bassa fascia costiera che ha il suo fulcro nella città di Castellammare, mentre la costa meridionale, connotata da altopiani dove prevale la viticoltura, è meno antropizzata.

La fascia centrale della valle del Belice fu epicentro del terremoto che nel 1968 rase al suolo le città di Gibellina, Poggioreale, Salaparuta e Montevago e provocò danni ingenti in altri 10 centri urbani. Gli interventi di ricostruzione, che hanno visto l'addizione di nuovi quartieri ai centri urbani parzialmente distrutti e la ricostruzione *ex novo* delle quattro città rase al suolo, ha modificato profondamente la struttura insediativa e il sistema socio-economico del territorio (Badami, 2008).

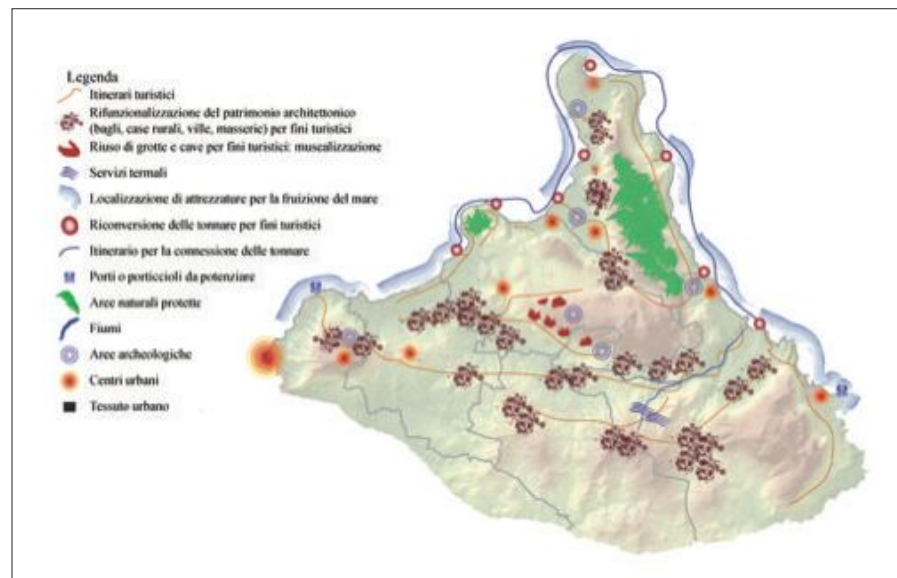


Fig. 3 - Sintesi delle azioni di valorizzazione del Piano Paesaggistico per l'area della costa ericina

**Tutela del paesaggio e valorizzazione negli strumenti istituzionali** - Il Piano paesaggistico dell'Ambito 1, ha seguito le linee guida del Piano territoriale provinciale e ha aperto un tavolo di concertazione tra i diversi soggetti istituzionali e sociali al fine di individuare sistemi di valori condivisi e scelte comuni. Il piano si articola in obiettivi generali, obiettivi specifici e azioni. Uno degli obiettivi generali attiene al «miglioramento della fruibilità sociale del paesaggio, del patrimonio storico-culturale ed ambientale, con processi di sviluppo sostenibile», puntando alla valorizzazione delle potenzialità locali attraverso: la promozione delle identità e delle risorse; il consolidamento del sistema regionale dei parchi e delle riserve naturali; la promozione e la fruizione del patrimonio; la fruibilità della fascia costiera. Un altro asse strategico (riorganizzazione urbanistica e territoriale in funzione dell'uso e della valorizzazione del patrimonio paesistico ambientale), individua alcune azioni volte ad «attuare forme di tutela e valorizzazione del patrimonio con potenzialità di attrazione turistica e a promuovere la realizzazione di eco-percorsi».

Le «norme di attuazione» regolamentano le attività compatibili e stabiliscono le principali attività consentite, dettagliando per ciascuno dei 10 paesaggi locali individuati<sup>4</sup> le possibili azioni che direttamente, o indirettamente, si legano al sistema turistico. Quasi tutti i paesaggi locali sono suddivisi in tre ambiti: la fascia costiera, le aree montane o pedemontane e le zone collinari o pianeggianti. Per ogni ambito si individuano azioni volte ad incentivare il sistema turistico. Nelle aree costiere si prevede lo sviluppo di attività e servizi connessi alla fruizione del mare, con la riconversione e/o rifunionalizzazione di molte strutture come tonnare, torri e fari per fini turistici, nonché azioni di riqualificazione di aree fortemente degradate o compromesse. Per le aree montane o pedemontane le principali azioni mirano a preservare i valori paesaggistici e naturali e a incentivare lo sviluppo turistico incrementando l'offerta di strutture ricettive attraverso il riuso e la rifunionalizzazione del patrimonio storico e architettonico diffuso come cascine, ville, bagli, masserie, case rurali. Infine, per le aree collinari e pianeggianti è previsto il potenziamento dell'offerta dei servizi connessi alla produzione agricola o vitivinicola e azioni che si legano fortemente con la vocazione enogastronomica del territorio.

Il piano, oltre ad individuare azioni che si legano agli aspetti peculiari di ogni area, cerca di ricucire l'intero territorio seguendo strategie e *vision* ad una scala più ampia. In tal senso propone azioni volte a creare itinerari tematici, con sentieri e percorsi che legano i diversi ambiti territoriali. Il si-

<sup>4</sup> Paesaggi locali individuati nell'Ambito 1 sono: Erice-Pizzolungo; Bonagia-Custonaci; Bacino del fiume Forgia; San Vito lo Capo-Castelluzzo; Lo Zingaro; Bacino del fiume Gualoca; Castellammare del Golfo; Altavalle del fiume Caldo e San Bartolomeo; Altavalle del fiume Fittasi e Monte Scorace; Altavalle del torrente Lenzi.



stema delle tonnare e delle torri costiere ed interne diventano capisaldi per la costruzione di tali percorsi, così come le aree archeologiche, le cave, le grotte diventano le risorse storico-culturali su cui orientare la direzione. Mentre il potenziamento dei porticcioli e dei porti è auspicato come opportunità di rinnovamento di “porte d’ingresso” per nuove occasioni turistiche.

**Il Sistema regionale dei parchi archeologici della Sicilia** - Nell’area studio sono presenti 3 dei 26 Parchi Archeologici individuati dal DPR n. 370/2010 (*Selinunte - Cave di Cusa; Segesta; Stagnone, Mozia, Marsala e Lilybaeum*), ad integrazione della L.R. 20/2000 che istituisce il *Sistema regionale di parchi archeologici della Sicilia*. Partendo dai maggiori siti archeologici presenti nella regione, classificati come “aree complesse, città” dal PTPR, il sistema è stato concepito per una valorizzazione integrata del patrimonio archeologico siciliano di cui i grandi attrattori turistici, come Segesta, Selinunte, Agrigento e Siracusa, fungono da volano per la conoscenza e la fruizione del più ricco tessuto archeologico diffuso nel territorio e delle relazioni storiche che nel passato hanno disegnato la geografia politico-culturale dell’isola.

### Best practices di riferimento

Tra i paesaggi dell’area di studio che hanno forti legami con il mare il più emblematico, ma anche il più fragile ed a rischio, è quello delle saline. Le buone pratiche già esistenti in altri luoghi mostrano la possibilità di attivare forme alternative di produzione e di utilizzo delle saline a fini culturali e turistici per garantire la sostenibilità economica della coltivazione delle saline nel rispetto e nel mantenimento delle qualità ambientali.

Presso le **Saline di Cervia** è stato attivato il dispositivo di divulgazione culturale dell’*Ecomuseo della Civiltà del Sale*. Viene offerto un percorso di conoscenza articolato nelle seguenti componenti: MUSA (il *Museo del Sale di Cervia*); il comparto dei Magazzini del sale; il *Centro Visite* della Salina; la Salina Camillona (l’unica vasca lavorata con le tecniche tradizionali a scopo dimostrativo<sup>5</sup>, dal 2004 presidio *Slow Food*); la Salina di Cervia e Cervia Vecchia; il *Museo della Civiltà del Sale nel Mondo* (che ha tessuto relazioni con altri siti e musei della civiltà salinaia nel mondo); le Terme di Cervia, con piscine termali che utilizzano le acque madri e il fango della salina; il *Fantini Club*, una Spa che utilizza l’acqua al sale dolce di Cervia. Puntando sulla qualità e sulla differenziazione dei prodotti della salina, oltre al “sale dolce” (cloruro di sodio con una ridotta presenza di sali amari), vengono commercializzati prodotti alimentari derivati dal sale e dalle materie prime del territorio.

<sup>5</sup> Dal 1959 il sistema di lavorazione industriale a raccolta unica ha sostituito il precedente sistema artigianale a raccolta multipla.

Nel caso di Cagliari, la cessazione delle attività produttive delle **Saline Poetto** nel 1985 ha compromesso la funzionalità della circolazione idraulica con gravi conseguenze sugli equilibri ecologici delle aree umide attorno alla città. Il livello di complessità nel rapporto città/ambiente necessitava di una efficace pianificazione delle relazioni tra gli utilizzi, i vincoli e la salvaguardia per l’insieme dell’area. L’area è stata sottoposta a tutela e la sua gestione è stata affidata all’*Associazione per il Parco Molentargius - Saline Poetto* per garantirne il funzionamento (la circolazione delle acque) e la fruizione attraverso la promozione di attività scientifiche, divulgative e didattiche nel campo dell’educazione ambientale. Dal 1996, il *Centro di Documentazione Multimediale*, sull’ambiente e la didattica dell’ambiente

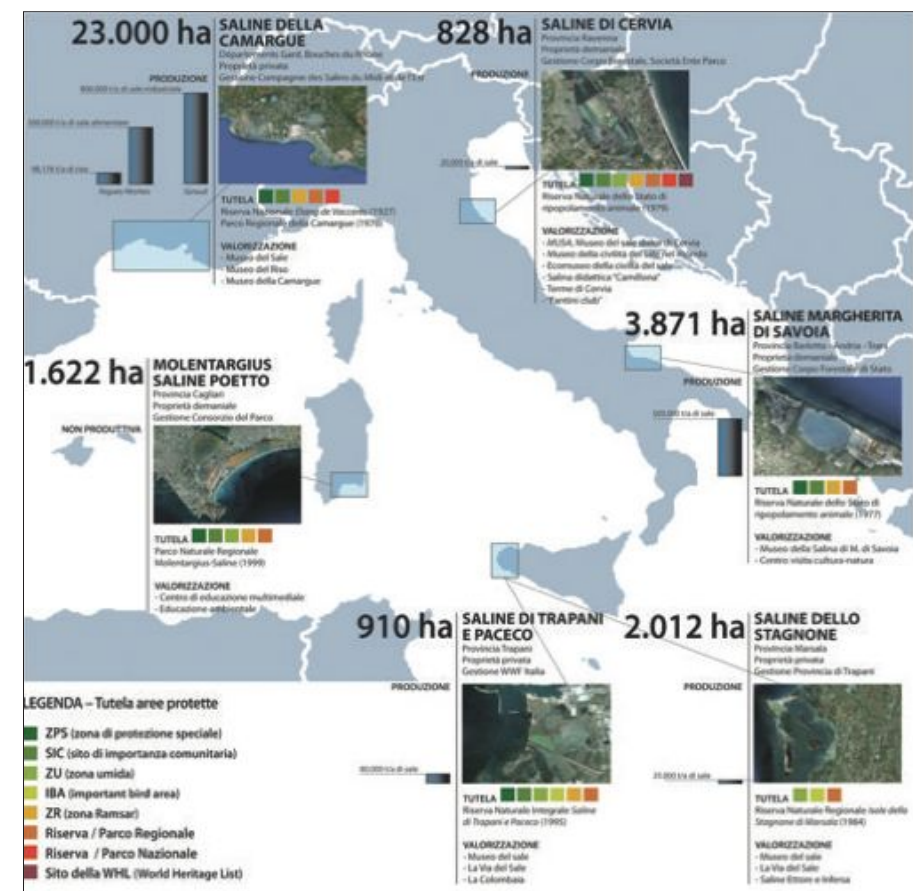


Fig. 4 - Attività di produzione, tutela e valorizzazione delle saline. Le saline sono messe a confronto attraverso sei indicatori: l’estensione territoriale, il tipo di proprietà, l’ente gestore, la produzione, i dispositivi di tutela per le aree protette, le modalità di valorizzazione aggiuntive rispetto alle specifiche funzioni produttive legate al sale.

delle zone umide, cura gli aspetti della divulgazione dei valori e degli stili di comportamento per la costruzione di una consapevolezza della visione sistemica della vita dell'individuo integrata nell'ambiente.

La ***salina Margherita di Savoia***, nei luoghi dell'antica riserva di caccia avicola di Federico II presso il Lago di Salpi, è tra le maggiori saline europee per produzione ed estensione; cura anche gli aspetti della conoscenza e della divulgazione della cultura del sale e della fruizione degli impianti industriali storici d'Italia attraverso il *Museo della Salina di Margherita di Savoia*. La collezione al coperto ospita circa 1.000 reperti di archeologia industriale che rappresentano l'evoluzione tecnica e tecnologica della salina e mostrano il complesso rapporto territorio-uomo-macchina; continua all'aperto, lungo i bacini salanti attivi, con l'esposizione di altri reperti di grandi proporzioni, come le *coclee di Archimede*, introdotte da Luigi Vanvitelli in sostituzione dei tradizionali *sciorni*, e il Magazzino per la sofisticazione dei sali, architettura di Pier Luigi Nervi. Con l'annessione del *Centro visita cultura-natura*, il Museo ha ampliato la sua offerta culturale svolgendo anche una funzione di mediazione tra comunità scientifica e cittadini.

Le saline presenti presso la zona umida della ***Camargue***, originata dal delta del fiume Rodano nel sud della Francia, sono le più produttive d'Europa. Sono distribuite in due contesti, a ovest del fiume presso Aigues-Mortes (produzione di sale alimentare) e a sud presso Giraud (produzione di sale industriale). Oltre ai numerosi uccelli, nella zona vive una razza omonima di cavalli (il *Camarguais* bianco); sono presenti strutture ricettive specializzate nella fruizione dell'ambiente umido, della fauna, della flora e della gastronomia locale. I terreni sono utilizzati anche per coltivazioni agricole come il riso (la zona ospita le più grandi risaie della Francia dove si produce il *riz de Camargue* che ha proprietà organolettiche particolari e viene prodotto in differenti qualità); sono presenti strutture didattiche (ecomusei, musei della natura, il *Museo della Camargue*, il *Museo del riso*) distribuite nel contesto per promuovere una fruizione colta del territorio.

### Dai paesaggi al turismo

Il patrimonio culturale, le risorse della natura, la potenza dei paesaggi: gli stessi attrattori che hanno richiamato i viaggiatori del *Grand Tour*, adattati ad usi sempre più consapevoli e resi più accessibili logisticamente e culturalmente, sono gli assi portanti dell'attrattività turistica del contesto territoriale.

Gli elementi del paesaggio e del patrimonio culturale raggiungono vette di eccellenza in molti settori; tuttavia essi dovrebbero essere colti, più che nella loro individualità, come componenti di un sistema integrato di relazioni funzionali e culturali che, letto attraverso la sua sintesi storicizzata, potrebbe

restituire un complesso di interesse e fascino straordinari.

Tra i fattori identitari emerge forte il legame del territorio con il mare: come tratto distintivo ed elemento di coesione, esso costituisce un collante trasversale tra, da un lato, i mestieri del mare e le attività produttive tradizionali e, dall'altro, la fruizione turistica e le nuove attività produttive. Dal mare e attraverso di esso il territorio ha implementato numerose attività: attività portuali commerciali; attività produttive (saline, tonnare, corallo); attività turistico-balneari (arcipelago delle Egadi, spiagge, San Vito); attività sportive (turismo diportistico, sport del mare); tradizioni del mare (eventi religiosi, feste, miti); ambiente marino (riserve, flora e fauna); contatti interculturali (rapporti con le civiltà mediterranee, contaminazione e multiculturalità). Per la valorizzazione dell'identità storica e culturale che accomuna il territorio è indispensabile la sensibilizzazione della popolazione locale nei confronti della forte vocazione unitaria del territorio, la cui valorizzazione – non solo a fini turistici - è alla base di uno sviluppo sostenibile nei confronti delle risorse e compatibile rispetto all'identità dei luoghi.

## Riferimenti bibliografici

- Adorno S. a cura di (2005), *Siracusa 1880-2000. Città, storia, piani*, Venezia, Marsilio.
- Adorno S. Aloscari P. Salerno F. a cura di (2008), *L'industria, la memoria e la storia. Il polo petrolchimico nell'area costiera tra Melilli, Augusta e Siracusa 1949-2000*, Morrone editore, Siracusa.
- Agnello S. L. Corrado V. G. (2001), *I Guasti di Siracusa Conversazione sulle vicende dell'urbanistica siracusana*, Fondazione Santi Luigi Agnello, Siracusa.
- Badami A. Ronsivalle D. (2008), *Città d'acqua. Risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront*, Roma, Aracne.
- Badami A. Schilleci F. Picone M. (2008), *Città nell'emergenza. Progettare e costruire tra Gibellina e lo ZEN*, Palumbo, Palermo.
- Battilani P. (2001), *Vacanze per pochi vacanze per tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Il Mulino, Bologna.
- Bonora L. (2011), "Il Touring e la bicicletta, le ragioni di un amore editoriale", in *Qui Touring*, luglio-agosto.
- Bonora L. (2012), "Neo-agricoltura e post-turismo", in *Qui Touring*, giugno.
- Caramel L. Patetta L. (1984), "Un paesaggio ridefinito", in Aa.Vv., *L'idea del lago. Un paesaggio ridefinito: 1861/1914*, Mazzotta, Milano.
- Carosio M. (2010), "Il Grand Tour in Sicilia ... Quel puntino sulla i dell'Italia", in *Amedit Magazine* n. 4, settembre.
- Cibic A. (2010), *Rethinking Happiness*, Corraini, Mantova
- Criscione G. (2012), "Per una storia del turismo e del commercio a Siracusa (1945-1990)" in *Atti del convegno Siracusa 24-25 maggio: "Le radici del presente. Siracusa nell'Italia repubblicana"* in corso di pubblicazione.
- De Seta C. (1982), *L'Italia nello specchio del Grand Tour*, in Storia d'Italia Annali 5, Einaudi.
- De Seta C. (2008), *Bella Italia. Patrimonio e paesaggio tra mali e rimedi*, Milano, Electa.
- Famoso N. (1999), *Il paesaggio siciliano nella rappresentazione dei viaggiatori stranieri*, C.U.E.C.M., Catania.
- Ferrata C. (2008), *La fabbricazione del paesaggio dei laghi: giardini, panorami e cittadine per turisti tra Ceresio, Lario e Verbano*, Casagrande, Bellinzona.
- Florida R. (2003), *L'ascesa della nuova classe creativa*, Mondadori, Milano.
- Francini M., Palermo A. (2009), "Il paesaggio rurale: dall'evoluzione culturale e normativa ai piani strategici di coordinamento", in *XII Conferenza Nazionale Società Italiana degli Urbanisti*, Bari.
- Francini M. Palermo A. (2012), "La pluralità del paesaggio nel progetto del patrimonio territoriale", in *XV Conferenza SIU, L'urbanistica che cambia. Rischi e valori*, Pescara.
- Fuccella R. (1984), *Il profilo urbanistico del Cilento ed il contesto socio-economico*, Ilardo, Napoli.
- Giuffrè M. a cura di (1979-1981), *Città nuove di Sicilia, XV-XIX secolo*, 2 voll., Vittorietti, Palermo.
- Giuffrè M. (1980), *Castelli e luoghi forti di Sicilia XII-XVII secolo*, Cavallotto, Palermo.
- Imbesi G. Di Giacomo E. (2007), "Achille e la tartaruga", in Francini M. a cura di, *Modelli di*

- sviluppo di aree interne ad alta ruralità*, Centro Editoriale e Librario, Rende.
- Kotler P. Haider H. D. Rein I. (1993), *Marketing Places. Attracting Investment, Industry, and Tourism to Cities, States and Nations*, The Free Press, New York.
- La Greca A. (2001), *Appunti di storia del Cilento*, Centro di Promozione Culturale per il Cilento, Agropoli (Sa), Italia.
- Lanzani A. (2003), *I paesaggi italiani*, Meltemi, Roma.
- Li Vigni V. P. a cura di (2010), *Il sapere del mare. Atlante della cantieristica Siciliana*, Regione Siciliana Assessorato BB.CC.AA.P.I, Palazzo d'Aumale, Terrasini.
- Li Vigni V. P. a cura di (2006), *Le Forme del Corallo: dalla Natura al Design*, Fondazione Federico Secondo, Palazzo d'Aumale, Terrasini.
- Lucarelli A. Berg P. O. (2011), "City branding: a state-of-the-art review of the research domain", in *Journal of Place Management and Development*, Vol. 4 Iss: 1.
- Mack Smith D. (1970), *Storia della Sicilia medievale e moderna*, Laterza, Bari.
- Magnaghi A. (2012), "Politiche e progetti di territorio per il ripopolamento rurale", in Bonora P. a cura di, *Visioni e politiche del territorio. Per una nuova alleanza tra urbano e rurale*, Quaderni del territorio 2, Università di Bologna.
- Martelliano Vito (2005), "Il Castello Eurialo: dall'assedio Cartaginese all'assedio Siracusano", in Dato G. a cura di, *Da Beirut a Noto. Patrimonio archeologico e pianificazione urbanistica. Studi e ricerche nei paesi del Mediterraneo*, Biblioteca del Cenide, Cannitello (Rc).
- Mazzara B. Mirabella E. (2008), "Lettura delle trasformazioni dei paesaggi urbani attraverso l'iconografia storica", in Aa. VV., *Waterfront urbani di Catania, Messina, Palermo, Siracusa e Trapani*, Regione Siciliana, Centro Regionale per la Progettazione ed il Restauro e per le Scienze Naturali ed Applicate ai Beni Culturali, Palermo.
- Moe N. (2002), *The view from Vesuvius. Italian culture and the southern question*, University of California Press Berkley and Los Angeles, California.
- Pais E. (1894), *Storia della Sicilia e della Magna Grecia*, Forni, Bologna (ristampa anastatica).
- Pandakovic D. Dal Sasso A. (2009), *Saper vedere il paesaggio*, Città Studi, Milano.
- Porter M (1990), *The Competitive Advantage of Nations*, Free Press, New York.
- Principe I. (2000), "Gli insediamenti e il territorio", in Francini M. a cura di, *Ambiente Paesaggio Territorio Valdicrati*, Edizioni Mapograf, Vibo Valentia.
- Quatriglio G. (2002), *Viaggio in Sicilia. Da Ibn Giubair a Fernandez*, Marsilio, Venezia.
- Rea D. (1957), "Oltre le colonne di Paestum" in *Le Vie d'Italia* rivista mensile del Touring Club, TCI, anno LXIII, n.4, Italia.
- Regione Siciliana, Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Trapani (2009), *Piano Territoriale Paesaggistico dell'ambito 1*, Eurografica, Palermo.
- Rustico L. (2006), *Il paesaggio siciliano in Vincenzo Consolo: Retablo*, Tesi di laurea, rel. Prof. Dell'Agnese E., Università Bicocca di Milano.
- Sestrieri P. C. (1954), "Palinuro" in *Le Vie d'Italia* rivista mensile del Touring Club, TCI, anno LX, n.6, Italia.
- Stendhal (2009), *Diario del Viaggio in Brianza (agosto 1818)*, Bellavite, Missaglia.
- Stucchi E. (2011), "In treno sulle piste", in *Corriere della sera*, 5 febbraio.
- Tusa S. (1990), *La preistoria nel territorio di Trapani*, Ediprint, Siracusa.
- Tusa S. (2010), *Archeologia e storia nei mari di Sicilia*, Magnus, Udine.
- Università Commerciale Luigi Bocconi (2008), *Il Piano Strategico dell'Agro Ericino*, Nomisma, Contesti.
- Winkelman J. J. (1764), *Geschichte der Kunst des Alterthums*, G. C. Walther, Dresda.



*Parte Seconda*

*La Mobilità*

a cura di Paolo La Greca

*Contributi:*

Vincenzo De Stefano

Andrea Fossati

Mauro Francini

Matteo Ignaccolo

Giuseppe Inturri

Tullio Giuffrè

Paolo La Greca

Annunziata Palermo

Antonino Panzarella

Fulvia Pinto

Luca Raimondo

Elena Rubulotta

Maria Francesca Viapiana

*Forme della mobilità*  
*Una nuova alleanza fra turismo e territorio*

di Paolo La Greca

**Riscoprire la mobilità lenta per un nuovo senso del viaggio**

Una bella fotografia del *Millenium bridge* è posta nella sovracoperta dell'edizione italiana, edita da Einaudi, del recente romanzo di Julian Barnes: *Il senso di una fine*.

Avendo il libro fra le mani, in questo scorcio di fine estate, ho ripensato più volte che, in netto contrasto con il titolo del bel romanzo che si fregia di quella foto, il *Millenium bridge* è stato, a mio parere, costruito per essere *il senso di un inizio*.

La passerella pedonale di Norman Foster a Londra, edificata come nuovo *landmark* urbano per celebrare l'inizio del terzo millennio, annuncia la nuova alleanza fra gli uomini e le donne con le loro città e i loro territori. Non può essere casuale che uno dei grandi iconemi (Turri, 2004) del paesaggio londinese, la St Paul Cathedral, e la Tate Modern Gallery, il nuovo tempio della cultura e dell'arte nella capitale britannica, siano state connesse dalle vertebre d'acciaio di un ponte con funzione esclusivamente pedonale. Il messaggio e la promessa racchiuse nell'esile struttura sono di tutta evidenza: si chiude il secolo dell'automobile, che ha distinto la mobilità degli umani per tutto il secolo XX, e inizia l'epoca che deve muovere nella direzione di una piena riscoperta della cultura del camminare.

Londra, assurgendo nuovamente al ruolo primaziale fra le capitali europee, propone un sistema impressionante, per quantità ed efficacia, di nuove opportunità pedonali, di piste ciclabili accompagnato da una drastica restrizione della circolazione veicolare. Dimostra così che ripensare ai sistemi di mobilità e, più in generale, all'accessibilità in una prospettiva orientata ai sistemi innovativi e rivolta al "camminare" è una delle priorità delle città contemporanee anche per fronteggiare la sfida del cambiamento climatico.

Queste considerazioni, dettate da una suggestione, trovano maggiore rigore



Fig. 1 - Il Millenium bridge, nuovo Landmark del paesaggio londinese

nella coinvolgente storia del camminare che Rebecca Solnit (2002) ha pubblicato, anch'essa proprio all'inizio del nuovo millennio, laddove afferma che:

*«Il declino del camminare riguarda la mancanza di spazi aperti in cui muoversi a piedi, ma è anche una questione di mancanza di tempo: è la scomparsa dello spazio non strutturato e meditativo in cui in larga misura sono passati il pensiero, il corteggiamento, il sogno ad occhi aperti e l'osservazione».*

F. La Cecla, nella presentazione all'edizione italiana del volume, rileva come l'autrice sia convinta della necessità che le città non possano perdere una delle qualità che maggiormente le nobilitano: poter ospitare «una bohème, cioè una parte di popolazione un po' marginale, che in pace inventa arte e vita, poesia e danza, e lo fa non come business, ma come una ricerca e un piacere anzitutto, un piacere a cui subordina l'arricchimento e il benessere». La strada è il luogo della democrazia, prosegue La Cecla, che rischia di venir meno se lo spazio urbano è diviso e recintato in aree sorvegliate e il diritto a riunirsi per strada, alla base della vita sociale, è negato da una circolazione sempre più riservata alle automobili, in un mondo sempre più orientato alla

velocità, che nega, appunto, questo elementare esercizio di libertà comune mettendo, così, in pericolo certe garanzie della vita democratica che sono legate alla spazialità e al diritto allo spazio pubblico.

L'importanza del camminare, questo semplice atto volontario che è il più vicino ai ritmi involontari del corpo, consente, fra l'altro, di mascherare in un'azione precisa di far qualcosa il “pensare” che, altrimenti, rischia di essere marginalizzato e bandito come semplice “far niente” in una cultura sempre più orientata alla produzione.

Le riflessioni della Solnit si spingono, dunque, molto oltre la dimensione urbana per indagare più diffusamente sullo stretto legame che esiste fra il camminare e la storia del pensiero.

Per gli scopi della nostra ricerca, assume un interesse particolare l'analisi, condotta dall'autrice americana, sullo stretto legame che ha avuto la cultura del camminare nel rapporto con la scoperta del paesaggio e sulla quale voglio, brevemente, soffermarmi richiamando alcuni concetti a mio parere di grande interesse.

La Solnit attribuisce a W. Wordsworth, e ai compagni del grande poeta inglese, sul finire del XVIII secolo, l'aver fatto «del camminare qualcosa di diverso e di nuovo [...] e proprio per questo, essi sono considerati i capostipiti della popolosa e feconda dinastia di quanti camminano per proprio gusto e per il piacere di ritrovarsi nel paesaggio». Le celeberrime lunghe camminate dei fratelli Dorothy e William Wordsworth nell'incantevole paesaggio del *Lake District*, segnarono una sorta di svolta epocale e, a partire da quella grande generazione di letterati romantici, il camminare, oltre che un atto culturale, si traduce in un ingrediente della nostra esperienza estetica. Prima di allora, camminare era ritenuto fosse utile più per la salute che per il piacere di “percorrere il paesaggio” proprio perché, fino ad allora, il gusto per quest'ultimo era decisamente limitato.

Shoard (1977) affermava, infatti, che è con Wordsworth che si riscopre l'idea fondamentale che «il giusto modo di comunicare con la natura sia quello di camminare in campagna».

Ed è proprio a partire da questa nuova idea del muoversi, con la riscoperta di questa forma di mobilità intrinsecamente legata alla nostra specie, che si avvia la fortunata stagione del *Grand Tour*, sottolineata da Giovanna Fossa che ne coglie gli aspetti legati alla cultura del paesaggio nel suo saggio contenuto in questo volume.

Tuttavia se il *Grand Tour*, nella prima fase, era stato un modulo tipico dell'educazione dei nobili inglesi e si svolgeva perlopiù in carrozza con lo scopo d'incontrare persone del proprio ceto e ammirare le bellezze architettoniche ed artistiche in Italia ed in Francia, adesso è il centro di interesse che muta profondamente. Procedere a piedi, scoprire la lentezza come qualità del viaggio, fu il segno di un radicale rivolgimento di priorità. Po-



tremmo spingerci ad affermare che si è trattato di ricentrare l’interesse, originariamente rivolto all’arte da parte del ceto aristocratico, in favore di un avvicinamento alla natura, che si avvia a diventare il paradiso dei non credenti, e, tramite la natura, alla democrazia.

Si tratta di una rivoluzione di grande portata che mette al centro dell’osservazione di chi compie un’escursione, un’intensa camminata o una semplice passeggiata, non già solo le opere dell’uomo, ma le meraviglie che la natura squaderna alla sua osservazione. La natura e gli scopi stessi del viaggio cambiano irreversibilmente. Prima di quel momento i resoconti di viaggio riferivano dei valori storico-culturali dei paesi visitati o dei loro caratteri religiosi. Non dimentichiamo, infatti, che l’archetipo del viaggio è il pellegrinaggio dove il viaggio e l’arrivo sono in simbiosi.

Alle soglie del XIX secolo, come retaggio dei viaggi già fatti o ancora da compiere nell’ambiente del *Grand Tour*, si consolidò l’idea che le esperienze lungo il cammino potevano sostituire la meta stessa come scopo del viaggio. La via era definitivamente aperta. Da quel momento in poi camminare a piedi non è più un’attività ricreativa, un spazio da coprire con le passeggiate, ma il viaggiare camminando anche per lunghi tragitti diventa «una parte dei piaceri dell’escursione scenica, e la lentezza infine, diventa una virtù» (Solnit, 2002).

Viaggiare senza arrivare sarebbe altrettanto incompiuto che arrivare senza avere viaggiato, senza avere consumato pienamente il senso del viaggio nell’evoluzione del suo compiersi.

Queste considerazioni guidano le riflessioni successive proprio perché avvertiamo che si consolida, sempre più, la pratica di un turismo lento e fortemente orientato all’ambiente che punta a valorizzare il viaggio piuttosto che le destinazioni. Cresce e assume nuova centralità, nel panorama dell’offerta, il turismo personale, deliberato e motivato, attento ai valori dell’ambiente naturale e costruito, della biodiversità e disposto all’ascolto dell’altro da sé. Si afferma un turismo responsabile.

Dobbiamo dargli spazio, lasciare che cresca.

### **Percorrere il paesaggio: il nuovo ruolo della mobilità per un turismo consapevole**

Siamo partiti da lontano, ma le considerazioni del precedente paragrafo sono utili per chiarire il senso del programma di ricerca proposto dall’unità operativa dell’Università di Catania dal titolo: “Percorriamo il paesaggio. Metodi e strumenti di tutela del paesaggio e di pianificazione delle infrastrutture di mobilità dolce per la fruizione del tempo libero nella Sicilia centro orientale”, del quale, appunto, sono a fondamento.

Con questa ricerca si è provato ad approfondire la modalità e i meccanismi

attraverso i quali è possibile modificare il paradigma che sottende gli attuali modelli di fruizione del territorio, avendo come campo di sperimentazione quello della Sicilia Centro Orientale ed in particolare il “val di Noto”, per meglio legarli ai processi di valorizzazione delle risorse territoriali, nella prospettiva dello sviluppo sostenibile. Si tratta di verificare le potenzialità insite in sistemi di “mobilità lenta” integrati in un insieme coordinato d’interventi per fornire, sia ai residenti che ai turisti, una fruizione consapevole delle risorse locali. Questi modi di fruizione e modalità di trasporto diventano forme di attrazione turistica fino a farsi, essi stessi, servizi attrattivi a tutto tondo.

La ricerca si è proposta di contribuire all’evoluzione della strumentazione urbanistica, ricercando una maggiore interazione tra questa e la pianificazione delle attività legate al tempo libero e al turismo. Questi aspetti devono diventare specifica competenza delle azioni di piano alle differenti scale piuttosto che confinare la pianificazione e la gestione del turismo a piani settoriali. Nella prospettiva della definizione di dettaglio dei profili turistici nel territorio, si è provato a verificare possibili modalità di fruizione alternative rispetto al turismo standardizzato, anche operando una revisione degli apparati analitici.

La questione della mobilità e delle sue forme va oltre gli aspetti peculiari, seppure centrali, della mobilità lenta per divenire “motivo di sviluppo per le economie dei luoghi animati dall’intrapresa turistica”, come evidenzia correttamente Giuliano Leone nel saggio introduttivo di questo volume. In effetti, tra le finalità principali della ricerca vi è lo studio delle interrelazioni tra i sistemi dei trasporti e il turismo, in un’ottica di riorganizzazione infra e inter-regionale, che miri ad una redistribuzione delle connessioni territoriali e che guardi in particolare al ruolo che può essere svolto dai sistemi di mobilità dolce.

Per questa ragione si è deciso, in sede di direzione congiunta delle diverse unità, di attribuire all’unità di Catania, che ho coordinato, il compito di curare il tema trasversale della mobilità del turismo per tutte le unità operative<sup>1</sup>.

Si è posto il problema, dunque, di indirizzare per ciascuno dei casi di studio affrontati una linea condivisa che potesse diventare il fuoco tematico della ricerca comune. In primo luogo, sul piano generale, si è condivisa la posizione comune tesa ad affermare la primazia di un turismo, che pur non essendo ancora maggioritario, faccia riferimento a un turismo consapevole e compatibile, identificando il turismo di massa come pratica negativa che sfrutta oltre la capacità di carico l’ambiente contribuendone alla devastazione. Un turismo che sia fondativo di quel progetto locale<sup>2</sup> per la promozione dei

<sup>1</sup> La cura del tema trasversale della mobilità, nel Prin Itatour, è stata condotta con la preziosa collaborazione dei colleghi dell’unità di Catania ed in particolare con M. Ignaccolo, G. Inturri e F. Martinico.

<sup>2</sup> È il noto concetto sostenuto dalla scuola territorialista di A. Magnaghi, laddove individua nel progetto locale, che una comunità si dà, una sorta di statuto dei luoghi al quale aderire a monte del piano stesso che, anzi, da questo deve discendere consequenziale (Magnaghi, 2000).

territori radicato sulla valorizzazione delle risorse locali viste come leve per promuovere uno sviluppo durevole. Ai nuovi abitanti si affiancano così i viaggiatori “manutentori del territorio”, immaginati da Iseppi (2011), a cui riservare l’importante ruolo di veri artefici della cura dei territori visitati attraverso diverse forme, orientate alla ricerca di un nuovo rapporto virtuoso fra responsabilità pubbliche ed iniziative private. Una nuova alleanza, insomma, fra turismo e territorio che si affianchi a quella che deve prodursi nella ricerca di nuove forme di mobilità.

La relazione mobilità, turismo, territorio nella ricerca ITATOUR

I trasporti svolgono tradizionalmente una funzione di tipo utilitaristico per il turismo, costituendo lo strumento per muovere le persone, riducendo il costo generalizzato (tempo, costo monetario, *discomfort*). La fase del trasporto, come già evidenziato, può costituire essa stessa parte dell’esperienza turistica, attraverso modalità innovative di fruizione di ambienti naturali, dei territori agricoli, delle città storiche, preservandone al contempo bellezza e qualità. In realtà, esiste un *continuum* tra questi due funzioni del trasporto per il turismo (utilitaristica ed esperienziale). In questo senso, una corretta proposizione di sistemi di trasporto per il turismo può contribuire, a diversi livelli, non solo a garantire una migliore sostenibilità ambientale, economica e sociale, legata ad incrementi di flussi turistici, ma anche (attraverso la dimensione esperienziale) a indurre nuove forme di sviluppo economico e di miglioramento della qualità della vita nelle aree svantaggiate, promuovendo la conservazione dell’ambiente naturale ed antropico.

È stato proposto un primo schema interpretativo della complessa relazione trasporti-territorio-turismo, riferito alla figura riportata di seguito, utile come mappa di riferimento per ciascuna unità.

In relazione all’offerta di trasporto turistico possono identificarsi quattro esigenze di accessibilità da soddisfare:

- collegare i mercati di origine con la destinazione turistica (“la partenza” nella figura);
- fornire mobilità ed accesso all’interno del territorio di destinazione (“l’arrivo” in figura);
- fornire mobilità ed accesso ad una specifica attrazione turistica ed integrazione dei trasporti nell’esperienza turistica (“andare in giro” in figura).

Il modo di trasporto utilizzato dipende dal comportamento del turista, che, schematicamente, può essere compreso all’interno di due profili estremi:

- il profilo del turismo di massa o “a pacchetto”, dove ogni scelta è delegata ad un *tour operator* che privilegia forme di mobilità dedicate (es. voli *charter* e *low cost*, bus turistici) caratterizzate da economicità e velocità di accesso

alla destinazione finale, spesso un “villaggio” isolato dal contesto territoriale;

- il profilo del turismo “alternativo” che utilizza, prevalentemente nella fase “dell’andare in giro”, forme di mobilità dolce (ciclo pedonali, cammino, a cavallo) sul modello dei moderni pellegrini facendo della mobilità una parte centrale dell’esperienza turistica.

Una delle molteplici condizioni intermedie, tra questi due estremi, è rappresentata dal profilo del turismo individuale, autorganizzato e “consapevole”, che ricerca forme di mobilità flessibili, spesso l’auto privata o a noleggio, ma che può anche essere indirizzato verso sistemi di trasporto collettivi se particolarmente “facili da usare” e se sono in grado di rispondere a una domanda di un’esperienza turistica integrata nel contesto territoriale.

Questo profilo fa riferimento a una visione più avanzata della relazione tra mobilità e fruizione turistica del territorio, considera l’esperienza di mobilità una parte rilevante, se non prevalente, dell’esperienza turistica e spesso comprende, in varia misura, le forme di escursionismo variamente articolato tipiche del turismo agro-naturalistico e/o orientato alla fruizione di beni culturali diffusi e dell’archeologia.

Il grado di appartenenza ai profili sopra accennati condiziona le forme di mobilità e il modo in cui i flussi turistici alterano l’equilibrio tra l’organizzazione insediativa e lo stile di vita dei residenti (grado di separazione *host/guest* in figura). Cogliendo il giusto rapporto di interazione tra trasporti e territorio, mediato dalla funzione di accessibilità, adeguate forme di turismo integrate nella stanzialità locale possono recuperare importanti funzioni urbane, ad esempio nelle aree agricole diventate marginali a causa dei fenomeni migra-



Fig. 2 - Schema interpretativo della complessa relazione trasporti-territorio-turismo

tori nelle grandi conurbazioni urbane. La figura 2 schematizza, appunto, le possibili modalità di mobilità, suddivise secondo le categorie del trasporto come utilità e come esperienza turistica e secondo i due profili del turismo auto-organizzato/alternativo e quello preconfezionato del turismo a pacchetto.

Il lavoro presentato nei successivi paragrafi restituisce la fatica paziente dei diversi ricercatori impegnati nelle cinque unità di ricerca sul tema della mobilità: nell'esterno e interno del lago di Como, nell'oriente del Val di Noto, e nell'estrema punta occidentale in Sicilia, nella valle del Crati in Calabria e nel Cilento in Campania.

I testi hanno una prevalenza della componente descrittiva non per soddisfare ad un'ansia pervasiva di "raccontare il territorio", che contrasterebbe con la dinamica intrinseca alle questioni affrontate, quanto piuttosto nella condivisione dell'idea che la descrizione di fenomeni in divenire necessita della sovrapposizione delle tre componenti tradizionali del metodo scientifico in urbanistica (analisi, interpretazione e progetto) per sovrapporli e contaminarli in una sorta di matrice che ne consenta una visione sincronica (Secchi, 1996).

Questa "descrizione" s'interroga sulla domanda di mobilità sistematica per ciascuna area in oggetto (diversa da quella turistica), riferita al sistema insediativo. Si osservano i mutamenti in atto in termini di arrivi, presenze, destinazioni finali, modi di trasporto nonché l'offerta di trasporto pubblico e privato, sia in relazione all'accesso alla destinazione (aeroporto), sia al segmento intermedio, che finale. Nella prospettiva prima delineata sulla mobilità per un turismo consapevole, si è riflettuto sul ruolo della mobilità dolce nelle aree urbane ed extraurbane (presenza/assenza di una rete di piste ciclabili o di una rete sentieristica o di forme di ippoturismo, etc) verificando, altresì, la rispondenza del sistema del trasporto pubblico con le esigenze di mobilità del turismo auto-organizzato che possono non fare uso del mezzo privato (adeguatezza dell'offerta di trasporto pubblico). In molti dei casi presentati questa "descrizione" è stata accompagnata da mappe di riferimento della rete infrastrutturale per il turismo presente in ciascun territorio.

Il proposito di osservare criticamente il sistema della mobilità in relazione alle prospettive di sviluppo turistico, ha guidato il secondo obiettivo della ricerca. Si è cercato di individuare, per le diverse aree, gli eventuali fenomeni di congestione ordinaria nella stagione non turistica e condizioni di sovraccarico delle reti di trasporto, non dimensionate per i periodi di picco della mobilità turistica nelle aree urbane, nelle zone costiere, nelle città storiche, nei siti culturali, etc. Ciò ha portato ad evidenziare le carenze del sistema di offerta di trasporto in relazione ai tre segmenti di mobilità turistica descritti in precedenza:

- accesso all'area di riferimento (aeroporto, porto, autostazione bus turistici, stazione ferroviaria, etc.);
- accesso alla destinazione finale (collegamenti aeroporto-città, stazione-città, etc.);

- accesso diffuso a tutte le emergenze turistiche (accessibilità da rete stradale e ferroviaria, trasporto collettivo, *bike-sharing*, reti di mobilità dolce, etc.).

Si sono esaminati, dove era pertinente, gli impatti della mobilità turistica sulla sostenibilità sociale, ambientale ed economica nel territorio di riferimento (ad es. relativi agli effetti di picchi di congestione).

Senza alcuna pretesa di giungere a risultati compiuti, poiché coscienti di rassegnare all'attenzione della comunità scientifica e delle comunità locali dei materiali in via di configurazione, si è cercato di delineare delle proposte di miglioramento/razionalizzazione del sistema mobilità/turismo per misurarsi con il divenire dei fenomeni. Le due chiavi interpretative proposte sono state le seguenti.

Mobilità come strumento:

- proposte di miglioramento dell'accessibilità alle principali mete di destinazione turistica, esistenti e potenziali, anche attraverso l'uso di mappe di accessibilità.

Mobilità come esperienza turistica:

- una rete ciclistica integrata nel territorio per la fruizione del paesaggio, dell'ambiente naturale e per lo sviluppo dell'ecoturismo;
- integrazione tra trasporto ferroviario, itinerari ciclopedonali, *greenways* e fruizione turistica;
- integrazione e complementarietà tra la portualità turistica, fruizione delle zone costiere e fruizione delle aree interne di interesse naturalistico e paesaggistico.



Lago di Como
Per uno sviluppo dell’intermodalità¹

di Andrea Fossati, Fulvia Pinto

Descrizione del sistema della mobilità

Il territorio del Sistema Turistico Locale del Lago di Como è situato in una posizione centrale rispetto ai tre principali aeroporti della Lombardia (Malpensa, Linate, Orio al Serio) e all’aeroporto svizzero di Lugano-Agno. L’aeroporto di Malpensa rappresenta il principale scalo del nord Italia, destinato a voli intercontinentali, internazionali e nazionali ed è dotato di una stazione ferroviaria, raggiungibile da Como, con cambio a Saronno, in meno di un’ora, mentre da Lecco è necessario passare dalla stazione di Milano Centrale. L’aeroporto di Linate accoglie il traffico nazionale e quello europeo di breve raggio ed è connesso alla stazione di Milano Centrale con un servizio di autobus. Orio al Serio è il quarto scalo italiano per numero di passeggeri ed il più importante per i voli low cost e si trova a pochi chilometri dalla stazione ferroviaria di Bergamo. L’aeroporto svizzero di Lugano-Agno, di dimensioni più ridotte rispetto ai precedenti, è destinato al traffico europeo di breve raggio ed è localizzato a pochi km dalla stazione ferroviaria. I collegamenti stradali tra i capoluoghi lariani ed il sistema aeroportuale risultano nel complesso carenti, in particolare per la mancanza di adeguati collegamenti

Tab. 1 - Collegamenti stradali tra i capoluoghi lariani e i principali aeroporti

Da	a Como	a Lecco
Malpensa	57 km (SS 336 fino a Gallarate, poi autostrade A8 e A9)	96 km (SS 336 fino a Gallarate, autostrade A8 e A4, infine S.S.36)
Linate	67 km (tangenziale est e nord di Milano, poi autostrade A4, A8 e A9)	58 km (tangenziale est e nord di Milano, poi S.S. 36)
Orio al Serio	62 km (autostrade A4 e A9)	40 km (tangenziale di Bergamo, S.S. 342, S.S. 639)
Lugano - Agno	36 km (autostrada svizzera A2)	69 km (autostrada svizzera A2, autostrada A 9, S.S. 639, SS.36)

¹Fulvia Pinto ha redatto il primo paragrafo, Andrea Fossati il secondo ed il terzo paragrafo.

trasversali che si prevede di migliorare con la realizzazione dell’autostrada pedemontana e la riqualificazione della direttrice Lecco-Bergamo (interventi attualmente in corso di realizzazione).

Il territorio del STL è attraversato da 11 linee ferroviarie e da 3 linee del servizio ferroviario suburbano milanese (linee S), di queste 10 si sviluppano lungo direttrici radiali da Milano e mettono in comunicazione il territorio con Milano, la Valtellina e la Svizzera mentre 4 si estendono in senso trasversale.

Tab. 2 - Linee ferroviarie presenti nel territorio del STL del Lago di Como

Linee	Gestione Rete e stazioni	Gestione Servizio	Km	Stazioni*
Linee radiali milanesi				
Milano-Como-Chiasso	RTI**	RTI	51	6
Milano-Saronno-Como	Ferrovie Nord	Trenord	46	11
Milano-Carnate-Lecco-Colico-Sondrio-Tirano	RTI	RTI	156	18
Colico-Chiavenna	RTI	RTI	27	1
Milano-Molteno-Lecco	RTI	RTI	58	8
Milano-Seveso-Asso	Ferrovie Nord	Trenord	50	13
Milano-Saronno-Varese-Laveno	Ferrovie Nord	Trenord	72	2
Linee trasversali				
Como-Molteno-Lecco	RTI	RTI	42	15
Lecco-Bergamo-Brescia	RTI	RTI	83	4
Milano-Carnate-Bergamo	RTI	RTI	56	1
Seregno-Carnate- Bergamo	RTI	RTI	40	1
Linee S - Servizio ferroviario suburbano milanese				
S11 Milano-Porta Garibaldi-Chiasso	RTI	Trenord	51	6
S8 Milano Porta Garibaldi -Lecco	RTI	Trenord	50	7
S2 Milano Rogoredo-Mariano Comense	Ferrovie Nord	Trenord	31	2

\* Stazioni presenti nel territorio del STL del Lago di Como, \*\* Rete Ferroviaria Italiana

Il più importante collegamento è costituito dalla linea internazionale Milano-Como-Chiasso che insiste sull’asse di collegamento del Gottardo (Milano-Zurigo). È una delle principali linee transfrontaliere dell’arco alpino, interessata dal progetto AlpTransit la cui conclusione è prevista nel 2019. Il progetto che prevede, oltre alla riqualificazione di tutta la linea, la realizzazione dei nuovi trafori di base San Gottardo e Monte Ceneri, è destinato a trasformare radicalmente le caratteristiche di accessibilità e di capacità di trasporto del centro-sud Europa. In questo contesto si inserisce la linea Milano-Como-Chiasso, oggetto di interventi di potenziamento e riqualificazione. Il principale obiettivo è quello di migliorare le future connessioni tra l’AlpTransit (incluso nel corridoio 24 Genova-Rotterdam) ed il Corridoio 5 Lisbona-Kiev che, com’è noto, passa per Milano. Un’altra importante linea è rappresentata dalla Milano-Lecco-Sondrio-Tirano, di livello regionale, che costituisce un importante collegamento tra Milano, la Brianza e la Valtellina. La linea a doppio binario fino a Lecco costeggia i centri rivieraschi sulla sponda orientale del Lario per poi connettersi a Colico con la linea per Chiavenna e a Tirano con il Treno rosso del Bernina, gestito dalla ferrovia retica

(linea Tirano-Sankt Moritz-Coria). Quest'ultimo percorre un itinerario di notevole interesse paesaggistico, incluso nel 2008 nell'elenco dei Patrimoni dell'umanità redatto dall'UNESCO. Particolarmente carente risulta il sistema dei collegamenti trasversali, oggetto di interventi di riqualificazione, tra i quali il completamento della Pedemontana ferroviaria, reso possibile grazie alla riqualificazione del tracciato ferroviario tra Seregno e Saronno che si prevede di attivare entro la fine del 2012. Il recupero di questo tracciato, lungo 15 km, consente di completare il collegamento trasversale tra Bergamo e la Malpensa, migliorando in tal modo l'accessibilità agli aeroporti di Malpensa e Orio al Serio.



Fig. 1 - Il sistema delle infrastrutture nel territorio del STL del Lago di Como

I principali collegamenti stradali sono rappresentati dall'Autostrada dei Laghi e dalla Superstrada SS36. La prima mette in comunicazione Milano con Como e la Svizzera, la seconda Milano con Lecco, la Valtellina, la Valchiavenna e la Svizzera. Altre importanti direttrici stradali, da Milano ai capoluoghi lariani sono la ex SS.35 dei Giovi, che collega Milano con Como ed il confine svizzero di Ponte Chiasso, la direttrice stradale Milano-Usmate-Lecco (tangenziale est, ex SS342 dir, SP72) e la SP51 sull'itinerario Milano-Casatenovo-Lecco. Il territorio del STL del Lago di Como risulta particolarmente carente per quanto riguarda i collegamenti trasversali. I prin-

cipali collegamenti sono costituiti dalla ex SS342 Briantea che collega Varese, Como e Bergamo e dalla ex SS639 che unisce Como a Lecco<sup>2</sup> per poi proseguire fino a Cisano Bergamasco, dove si immette sulla ex SS342, lungo la direttrice per Bergamo. Si tratta, in entrambi i casi, di importanti collegamenti costituiti da un'unica carreggiata, interessati da consistenti volumi di traffico e frequenti attraversamenti urbani. Il problema dei collegamenti trasversali trova risposta nel progetto dell'autostrada regionale Varese-Como-Lecco<sup>2</sup> e nella riqualificazione, in corso, della direttrice Lecco-Bergamo. Questi interventi consentiranno inoltre di migliorare i collegamenti con l'aeroporto di Orio al Serio.

Il trasporto pubblico nel territorio del STL del Lago di Como si basa prevalentemente sulla ferrovia e sul servizio di autobus. Attualmente il territorio, oltre alle citate linee ferroviarie, è interessato da 83 autolinee extraurbane. Sui laghi di Como e Lugano tale sistema è integrato dalla navigazione che svolge una funzione prevalentemente turistica e trova piena attuazione solo nella stagione estiva. La rete ferroviaria costituisce l'elemento portante del trasporto pubblico in Brianza e sulla sponda orientale del lago di Como e garantisce i principali collegamenti tra Milano, i capoluoghi e i principali centri del territorio. Nello specifico per il trasporto pubblico si rilevano differenze significative nei diversi ambiti territoriali del Sistema turistico locale.

In Brianza, anche per la maggiore vicinanza al capoluogo lombardo, il sistema del trasporto pubblico si presenta più strutturato ed articolato. Il territorio è attraversato da 9 linee ferroviarie e da 3 linee del servizio ferroviario suburbano milanese che, oltre a mettere in comunicazione i capoluoghi lariani con Milano, Bergamo, Sondrio e la Svizzera, offrono una rete di connessioni con i centri minori, i parchi regionali e le risorse paesistico ambientali. Tale rete si connette e si integra con il sistema delle autolinee che offre un servizio più capillare al territorio. Nonostante l'estensione della rete ferroviaria, si rilevano delle carenze nel servizio, in particolare nel collegamento di alcuni centri minori, posti più a nord. Inoltre si rileva un sottoutilizzo di alcune linee ferroviarie (Milano-Molteno-Lecco, Milano-Asso, Como-Lecco) che, per le loro caratteristiche, presentano importanti potenzialità, in termini sia di trasporto metropolitano sia di fruizione turistica del territorio.

Il trasporto pubblico sui laghi è solo parzialmente servito dalla rete ferroviaria e si basa in buona parte sul trasporto su gomma. A parte i capoluoghi, la ferrovia è presente solo sulla sponda orientale del Lario (linea Milano-

<sup>2</sup> Il tracciato dell'infrastruttura, individuato dal PTR della Lombardia, prevede il collegamento tra le nuove tangenziali di Varese e di Como (da attuarsi nell'ambito della realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano) ed il prolungamento di quest'ultima fino a Nibionno, in corrispondenza della SS36 per Lecco.

Lecco-Sondrio-Tirano), sulle altre sponde e sulla parte comasca del lago di Lugano il trasporto pubblico è garantito dalle autolinee. In entrambi i casi, il sistema del trasporto pubblico è integrato dal servizio di navigazione. Sul Lago di Como la navigazione è fornita dalla Gestione Governativa Navigazione Laghi che offre un servizio di trasporto persone, fortemente orientato alla fruizione turistica e integrato da crociere, gite sul lago e da un servizio di traghetti per il trasporto delle autovetture. Si rileva invece un utilizzo limitato della navigazione da parte della popolazione residente, nonostante la presenza di un servizio rapido lacuale, effettuato con aliscafi e catamarani. Lo scarso utilizzo della navigazione come mezzo di trasporto alternativo è da attribuire al rapporto qualità/prezzo, meno competitivo rispetto ad altri servizi di trasporto e alla scarsa accessibilità a buona parte dei pontili, per la mancanza di parcheggi di interscambio. Attualmente sul Lago di Como nella stagione estiva sono attive tre linee di battelli (Lecco-Bellagio, Navetta del centro lago Bellano-Lenno, Como-Colico) ed una linea veloce Como-Colico mentre nella stagione invernale oltre alla linea veloce è attiva un'unica linea (Como-Pognana Lario), limitata al primo bacino del Lago. Più continuità si rileva nel servizio di *car ferry*, attivo tutto l'anno e situato nel centro lago, che mette in comunicazione la punta di Bellagio con la sponda lecchese (Varenna) e comasca del lago (Menaggio e Cadenabbia). La navigazione sul Ceresio è gestita da una società privata svizzera, la Società Navigazione del Lago di Lugano. Sul territorio comasco è presente un'unica linea (Lugano-Gandria-Porlezza), attiva nella sola stagione estiva e prevalentemente indirizzata alla fruizione turistica.

Nelle aree montane il trasporto pubblico è costituito quasi esclusivamente dalle autolinee, unica eccezione il triangolo lariano servito dalla linea ferroviaria Milano-Asso. Nel suo complesso il sistema del trasporto pubblico si sviluppa in modo capillare, coprendo le diverse aree del territorio; la frequenza del servizio è articolata in relazione alle caratteristiche dei bacini di utenza, con un'intensificazione delle corse nella stagione estiva per le località turistiche. Negli ultimi anni si è assistito ad una razionalizzazione del servizio nelle aree meno abitate, con la sostituzione dei servizi tradizionali con i servizi a chiamata.

Per quanto riguarda la mobilità dolce bisogna fare una prima distinzione tra i percorsi pedonali prevalentemente destinati al *trekking* e quelli ciclopedonali rivolti al cicloturismo e alla mobilità sostenibile. Nel primo caso possiamo identificare un articolato sistema di percorsi, per lo più di antica formazione, che si sviluppa prevalentemente in montagna e lungo il Lago di Como. I più importanti tracciati sono costituiti dal Sentiero del Viandante, percorso di formazione medioevale che si sviluppa lungo la costa orientale del lago, da Abbadia Lariana fino a Colico, e dall'antica Strada Regina, tracciato di origine romana che collegava Como a Chiavenna. Quest'ultima,

anche se parzialmente utilizzata per la realizzazione della strada statale, oggi è ancora in buona parte fruibile come tracciato escursionistico. Completano il sistema dei tracciati costieri il Sentiero degli Olivi e la Via Regina che si estendono a mezza costa sulla sponda orientale ed occidentale del triangolo Lariano. Dal Lario parte una fitta rete di sentieri che si sviluppa sulle montagne lecchesi (Grigna e Grignetta, S. Martino, Legnone, Resegone e Barro) e comasche (Via dei monti lariani e Sentiero delle quattro valli). Notevole anche il sistema dei percorsi presenti in Brianza che, per le loro caratteristiche pianeggianti, in molti casi, si prestano anche ad una mobilità di tipo ciclabile.

Per quanto riguarda gli itinerari ciclabili, la rete nel suo complesso appare ancora frammentaria e disomogenea e i percorsi che si estendono alla scala territoriale sono ancora limitati. In ogni modo, negli ultimi anni, oltre a diversi interventi, si è assistito ad una serie di proposte, alle diverse scale, che costituiscono nel loro complesso un progetto ambizioso e di lungo termine, da approfondire per una sua concreta attuazione.

I principali itinerari ciclabili esistenti si estendono lungo i fiumi, in particolare lungo l'Adda (da Lecco, sfruttando il tracciato dell'alzaia, si raggiunge Trezzo d'Adda e da qui percorrendo il Naviglio della Martesana si arriva a Milano) e lungo il Lambro (da Erba si può raggiungere Monza). Più frammentata risulta invece la rete ciclabile lungo il lago.

Tra i vari progetti e proposte per lo sviluppo della rete ciclabile il più importante è il progetto internazionale Eurovelo, elaborato nell'ambito dell'ECF (European Cyclists' Federation), che propone 15 itinerari ciclabili che attraversano l'Europa. Di questi, 3 interessano l'Italia e uno, l'itinerario Eurovelo 5 - Via Romea Francigena (Londra-Roma-Brindisi) attraversa il territorio del STL del Lago di Como. A livello nazionale il progetto Eurovelo si integra con la rete Bicalia, che individua 17 itinerari nazionali. Tre di questi interessano direttamente il STL, oltre all'Eurovelo 5, sono presenti: l'itinerario 17 "Ciclovía dell'Adda" che si sviluppa lungo l'Adda dal Po fino a Lecco, risale lungo la riva orientale del Lago di Como e a Colico si dirama da una parte verso lo Stelvio, seguendo il corso dell'Adda e dall'altra lungo la Valchiavenna; l'itinerario 12 della Ciclovía pedemontana alpina che si estende da Savona a Trieste e mette in comunicazione i capoluoghi pedemontani di Varese, Como, Lecco e Bergamo. Analoghi i tracciati della Rete Verde della Regione Lombardia, elaborata nel 2005 nell'ambito del progetto REVER-MED (Rete Europea del Mediterraneo occidentale).

A livello provinciale, Como non è dotata di un Piano per la rete ciclabile e nel PTCP vengono definiti degli indirizzi di carattere generale per lo sviluppo della rete, che ripropongono sostanzialmente quanto definito a livello regionale con il progetto REVER-MED. Nel caso della provincia di Lecco c'è un piano per la rete ciclabile, approvato nel 2008, dove vengono definiti



18 itinerari che in parte ricalcano i tracciati individuati, a livello nazionale e regionale, ed in parte completano il sistema con una serie di percorsi secondari<sup>3</sup>.

### **Criticità del sistema della mobilità in relazione alle prospettive di sviluppo turistico**

Le maggiori criticità del sistema della mobilità all'interno del STL del Lago di Como hanno radici profonde e sono riconducibili sia alle caratteristiche orografiche del territorio sia alle politiche di sostegno della motorizzazione diffusa che hanno contraddistinto lo sviluppo insediativo a partire dal dopoguerra. Tali politiche hanno determinato un ridimensionamento della rete ferroviaria<sup>4</sup> e della navigazione sui laghi, oltre alla completa dismissione delle linee tranviarie urbane ed extraurbane. Questo ha determinato un crescente utilizzo dell'automobile, il congestionamento delle strade e la conseguente necessità di continui interventi sul sistema stradale a discapito del paesaggio e della mobilità sostenibile. L'uso dell'automobile resta il mezzo privilegiato per raggiungere le località turistiche sia dai turisti italiani (80,5%) sia dagli stranieri (42,5%) ed è frequentemente utilizzata anche per gli spostamenti interni (Inrt, 2011). Le carenze dei collegamenti ferroviari con il sistema aeroportuale inoltre contribuiscono ad aggravare il problema. In particolare per quanto riguarda i flussi turistici, criticità sul sistema stradale si rilevano sul Lago di Como e in Valsassina, nei *week end* dell'alta e media stagione. Problemi di congestione stradale si osservano, nello specifico, lungo le connessioni tra Milano, Como e la Svizzera (autostrada A9), sulla strada Regina, lungo la sponda occidentale del Lario e sulla SS36 del Lago di Como e dello Spuga, in particolare nell'alto lago, in corrispondenza di Lecco e nella bassa Brianza, in prossimità di Monza. La massiccia presenza di turisti, durante la stagione estiva, in alcune località del lago, determina inoltre delle situazioni di congestione che si riflettono sul sistema dei parcheggi, rilevatosi inadeguato rispetto alla domanda; ne conseguono disagi per la popolazione residente e la realizzazione di nuovi parcheggi ed autosilo di forte impatto, spesso in contrasto con le caratteristiche ambientali e paesaggistiche del territorio.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Nel piano vengono inoltre riportati: la Dorsale ciclabile Insubrica (promossa nel 2002 dal progetto Interreg IIIA), tesa a creare una connessione tra le province di Lecco, Como, Varese e il Canton Ticino; la Ciclovía dei laghi, oggetto di un accordo interprovinciale, che propone un collegamento tra Brescia, Bergamo, Lecco e il Sentiero Valtellina che da Colico collega il lago di Como con Sondrio e la Valtellina. Questi tre itinerari, messi a sistema, riprendono, seppure con alcune varianti ed integrazioni, i tracciati della ciclovía pedemontana alpina e della ciclovía dell'Adda, individuati dalla rete Bicitalia.

<sup>4</sup> Si pensi alla chiusura nel 1966 delle linee Como-Varese e Menaggio-Porlezza, e al ridimensionamento del servizio sulle linee minori (Como-Lecco, Lecco-Molteno-Milano).

<sup>5</sup> Tra le opere di impatto, realizzate di recente, gli autosilo di Blevio e Colonno.

Le maggiori carenze del sistema della mobilità assumono caratteristiche diversificate in relazione agli ambiti territoriali. In Brianza si rileva un sottoutilizzo di alcune linee minori della rete ferroviaria con forti potenzialità sia in termini di trasporto metropolitano sia in termini turistico-ricreativi; a questo si aggiunge una dispersione insediativa che non favorisce la razionalizzazione delle risorse e lo sviluppo della mobilità sostenibile. Nonostante le caratteristiche prevalentemente pianeggianti del territorio e gli interventi degli ultimi anni, il sistema dei tracciati ciclopeditoni risulta frammentato ed inadeguato. Sui laghi di Como e Lugano, la mobilità è basata prevalentemente sul trasporto su gomma e la presenza della ferrovia è limitata ai capoluoghi e alla sponda orientale del Lago di Como. La linea ferroviaria che da Lecco si sviluppa lungo tutta la sponda, fino a Colico, risulta inadeguata in termini di frequenza delle corse e un'estensione della rete ferroviaria, in questo contesto, risulta di difficile attuazione. Per migliorare la mobilità sui laghi è quindi necessario intervenire sulla rete ferroviaria esistente, sulla navigazione e sulla mobilità non motorizzata, creando un sistema integrato di mobilità sostenibile, ma anche in questo caso si riscontrano delle difficoltà. Per quanto riguarda la navigazione i costi di esercizio rendono difficile lo sviluppo del servizio ed inoltre il prezzo dei biglietti risulta poco competitivo rispetto agli altri mezzi di trasporto. Per quanto riguarda la mobilità non motorizzata, la presenza dei percorsi ciclopeditoni è ancora molto limitata e nonostante proposte di particolare interesse, anche a livello internazionale, il completamento della rete ciclabile richiede significative risorse e la realizzazione non può che avvenire nel medio lungo periodo. Nelle aree montane, la mobilità si sviluppa prevalentemente su gomma, e in considerazione dell'organizzazione del sistema insediativo, si pone un problema di mantenimento e razionalizzazione del trasporto pubblico, in particolare per le aree più periferiche dove si sta progressivamente passando dal sistema tradizionale a quello a chiamata, al fine di mantenere un servizio adeguato e rendere sostenibili i costi di esercizio.

### **Proposte di miglioramento/razionalizzazione del sistema mobilità/turismo**

Nel territorio del STL del Lago di Como per migliorare la mobilità rispondendo insieme alle esigenze dei turisti e degli abitanti è necessario intervenire, da una parte, potenziando l'accessibilità al territorio e dall'altra migliorando gli spostamenti interni, favorendo il più possibile gli itinerari di valore paesaggistico. In questi termini è prioritario intensificare gli interventi a favore

di una mobilità sostenibile, intesa come sistema integrato tra trasporto pubblico e mobilità dolce e centrato sul trasporto su ferro e sulla navigazione dei laghi. Per favorire la “costruzione” di questo sistema è essenziale promuovere un maggior coordinamento tra gli attori pubblici e privati coinvolti, e tra i diversi settori (mobilità, turismo, pianificazione del territorio) al fine di ottimizzare le risorse e garantire un ritorno degli investimenti. In particolare, in relazione alle molteplicità delle proposte e dei progetti, avanzati da più soggetti e settori, non solo istituzionali, si rende necessario focalizzare con maggiore attenzione il quadro strategico degli interventi per la mobilità sostenibile (nel breve, medio e lungo termine) al fine di definire le priorità e rafforzare le sinergie.

Nello specifico per quanto riguarda la ferrovia che rappresenta la rete portante per lo sviluppo della mobilità sostenibile, anche a fini turistici, è importante incentivare gli investimenti, anche di lungo periodo, per spostare il più possibile il trasporto da gomma a ferro. In questi termini, importanti opportunità sono offerte dai grandi progetti in corso, Alp Transit e Pedemontana Ferroviaria, destinati a migliorare in modo incisivo l’accessibilità al territorio ma sui quali è necessario intervenire, ancora, attraverso il miglioramento delle connessioni con il resto del territorio. In particolare per la Pedemontana Ferroviaria “Malpensa-Bergamo”, nuovo asse di connessione con il sistema aeroportuale, si pone il problema del completamento, attraverso il previsto collegamento tra Bergamo e Orio al Serio ed il conseguente potenziamento del servizio di trasporto verso gli aeroporti. Un’altra dorsale strategica sulla quale intervenire è rappresentata dalla linea Milano-Lecco-Colico-Tirano/Chiavenna che si configura come un itinerario di alto valore paesaggistico per le viste su lago e monti, in particolare lungo il tratto costiero da Lecco a Colico. La sua potenzialità d’integrazione con la linea del Bernina richiede di essere valorizzata a fini turistici. Altrettanto importante è una maggiore sinergia con la navigazione dei laghi, le *greenway* e la “Ferrovia dei parchi” della Brianza.<sup>6</sup> Il potenziamento del servizio ferroviario, oltre a migliorare i collegamenti, dovrebbe quindi puntare alla creazione di una rete integrata di itinerari turistici su ferro, acqua e *greenway*. Una rete non solo fisica ma anche di identità storico-culturali (si pensi in particolare al Sentiero del Viandante e alla Strada Regina). Un’integrazione che, in ogni caso, va considerata anche in termini di sostenibilità economica. Di conseguenza è fondamentale definire un quadro di interventi e di priorità sui quali far convergere risorse e competenze da più settori, evitando una distribuzione a pioggia delle risorse.

In quest’ottica è prioritario intervenire sui nodi di interscambio ferro/navigazione/*greenway*, sia con la realizzazione di nuovi nodi sia con la riquali-

<sup>6</sup> Si fa riferimento, in particolare, alle linee Como-Lecco e Lecco-Molteno-Milano, già interessate da proposte di riqualificazione, finalizzate a potenziare il servizio di trasporto a fini turistici.

ficazione di quelli esistenti. Si può operare anche con piccoli interventi che però richiedono di essere messi a sistema in un disegno generale di riqualificazione. Gli interventi, ad esempio, potrebbero riguardare: la riqualificazione dei percorsi di connessione tra stazione ferroviaria e attracco dei battelli (anche attraverso la cartellonistica); l’eventuale ricollocazione o realizzazione di nuovi attracchi, in prossimità delle stazioni ferroviarie; la promozione della mobilità sostenibile, tramite carte turistiche che descrivano il sistema della mobilità integrata ferro/navigazione/*greenway* (da inserire anche negli orari ferroviari e della navigazione); il potenziamento del trasporto delle bici su treni e battelli; la promozione e diffusione del *bike sharing*; l’incremento dei parcheggi di interscambio. Per quanto riguarda, in particolare, il potenziamento della navigazione sul Lago di Como, un contributo in termini di sostenibilità economica potrebbe derivare dal previsto passaggio dell’esercizio dalla Gestione Governativa Navigazione Laghi al Consorzio del Lago di Como e dei laghi minori, con il conseguente utilizzo, a tale scopo, dei fondi derivanti dalle concessioni demaniali. Questo passaggio consentirebbe, inoltre, di inserire il potenziamento della navigazione in un più vasto progetto di valorizzazione della frui-

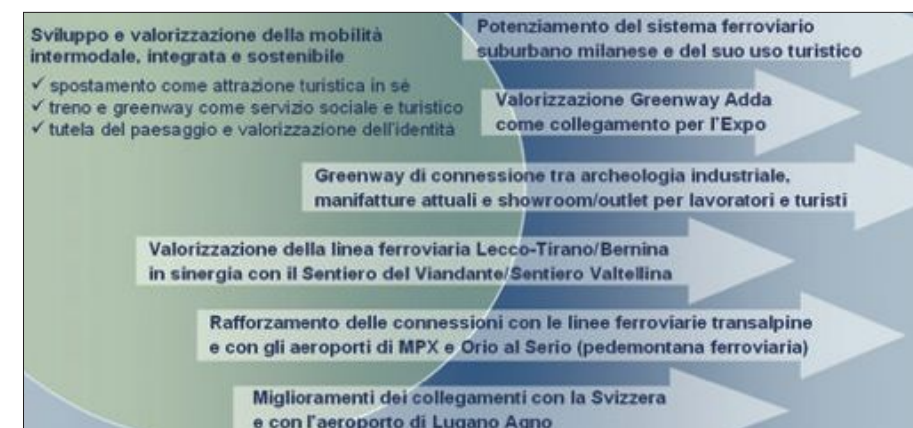


Fig. 3 - Strategie e azioni per una mobilità turistica, sostenibile e integrata

zione delle sponde del lago. Ipotesi che troverebbe specifica attuazione nel già ipotizzato Piano di gestione delle sponde del Lago.<sup>7</sup>

Il potenziamento del sistema del trasporto pubblico su ferro e acqua dovrà coincidere con un’ottimizzazione dell’integrazione con gli altri mezzi pubblici su gomma al fine di offrire un servizio capillare al territorio, in particolare nelle aree montane, sprovviste della rete ferroviaria. In parallelo è necessario promuovere una mobilità alternativa, basata sulle *greenway*, sul cicloturismo e sul *bike sharring*. In questi termini esistono importanti risorse sul territorio,

<sup>7</sup>Cfr. Provincia di Lecco (2008), “Piano territoriale di coordinamento provinciale”, Lecco.

di valore storico e paesaggistico, che richiedono di essere promosse e valorizzate. Si pensi in particolare, oltre ai già citati Sentiero del Viandante e Strada Regina, all’Alzaia lungo l’Adda e la Martesana, che congiunge Lecco a Milano e costituisce un’importante asse di connessione turistica, anche in vista dell’Expo 2015. Così come sono numerosi i progetti per la realizzazione di nuove *greenway* a livello sia locale sia internazionale. Anche in questo caso, come per le altre forme di mobilità sostenibile, esiste un problema di coordinamento e razionalizzazione dei progetti e delle risorse. In particolare, come si è già rilevato, si è in presenza di una molteplicità di proposte e progetti che spesso vanno a sovrapporsi. È urgente, di conseguenza, definire un quadro progettuale complessivo, di medio e lungo termine, che definisca le priorità di intervento a livello territoriale ed individui, anche negli strumenti urbanistici comunali, i “corridoi” destinati alla realizzazione della rete di *greenway*. Il rischio altrimenti è quello di continuare a produrre progetti mentre le trasformazioni territoriali seguono altri percorsi.

## *Cilento* *Le complesse mobilità di un territorio interno*

di Vincenzo De Stefano

### **Descrizione del sistema della mobilità**

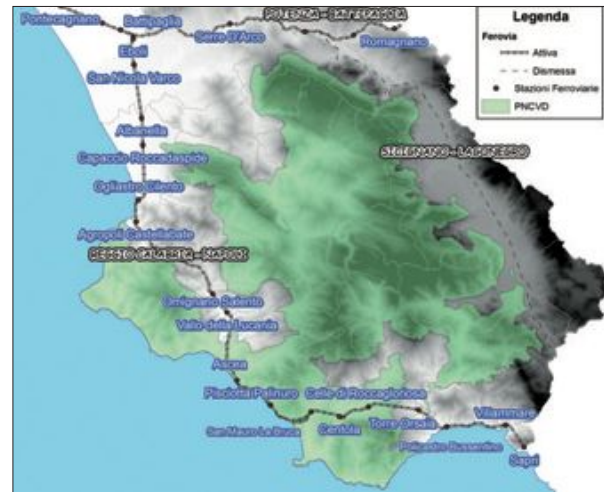
La Provincia di Salerno si configura come una realtà allo stesso tempo completa e variegata. L’eterogenea distribuzione dei poli generatori di flussi e degli attrattori ne è una diretta conseguenza, così come l’articolato sistema delle reti di comunicazione. Nell’ambito dell’area studio i principali poli attrattori di mobilità a scopo lavorativo sono Agropoli, Capaccio, Vallo della Lucania, Sala Consilina e Sapri, che sono distribuiti in maniera da polarizzare, ognuno con il proprio bacino d’interesse, tutto il vasto territorio Cilentano. La mobilità scolastica interessa anche altri centri abitati per la necessità di facilitare il raggiungimento delle sedi scolastiche; in particolare oltre ai già citati Agropoli, Vallo della Lucania, Sala Consilina e Sapri, troviamo anche Roccadaspide, Sant’Arsenio e Teggiano.

Pur essendo un’area quasi interamente coperta da un Parco Nazionale (il Parco Nazionale del Cilento, degli Alburni e del Vallo di Diano), il Cilento rappresenta un importante corridoio per la mobilità nazionale. Infatti esso è attraversato in direzione Nord-Sud sul versante tirrenico dalla direttrice della linea delle Ferrovie dello Stato che arriva sino a Reggio Calabria utilizzata anche dai treni Freccia Argento e ad oriente dall’autostrada A3, che rappresenta la principale arteria di scorrimento veloce su gomma che collega la Sicilia e le regioni meridionali tirreniche alla grande rete autostradale.

Attorno a Salerno si sviluppa un sistema di linee a carattere locale, di cui fanno parte le linee Cancelli-Mercato S. Severino, Salerno-Mercato S. Severino e le tratte di interconnessione Nocera Inferiore-Codola e Salerno-Sarno. La rete ferroviaria di tipo “Alta Capacità”, che interessa la Provincia di Salerno, è lunga complessivamente 406,712 km, di cui parte è a doppio binario elettrificato (224,573 km), parte a binario unico elettrificato (35,063 km) e parte a binario unico non elettrificato di cui 33,767 km in esercizio e 78,247



Fig. 1 - La rete ferroviaria della provincia di Salerno è costituita da una linea di interesse nazionale, due linee di interesse regionale (di cui una dismessa) e varie linee di interesse locale. Solo 51 comuni sui 158 totali, sono dotati di una stazione ferroviaria. La linea principale è la direttrice tirrenica Napoli-Salerno-Battipaglia-Sapri; da questa si stacca un tronco della direttrice trasversale Battipaglia-Sicignano-Potenza e da Sicignano parte la linea Sicignano-Lagonegro che, ora, mai dismessa, viene sostituita da autocorriere.



km non in esercizio. La rete primaria stradale attuale si sviluppa maggiormente nel quadrante ovest, nella zona di Salerno e ad ovest di esso, mentre verso est, si divide tra l'autostrada per Potenza e la A3 Salerno-Reggio Calabria. Essendo sbilanciata come sviluppo verso il settore nord del territorio, questo determina uno scarso se non inesistente sistema di collegamento tra le aree servite e il resto dei comuni della Provincia (per esempio tutta l'area costiera e le zone interne del Cilento).

La rete dei trasporti attuale si è sviluppata seguendo l'evoluzione dei centri urbani e dei nodi economici e sociali, ovvero la distribuzione delle attività e della popolazione della provincia. In particolare l'area settentrionale è caratterizzata dal un tessuto urbano continuo e molto spesso fitto, simile a quello di una grossa area metropolitana, caratterizzato da un numero elevato di strade; per effetto della domanda estiva si riscontrano aree maggiormente servite nonostante l'orografia del territorio, come le aree costiere Cilentane fino a Sapri, la cui rete di trasporto comunque non presenta molte alternative. Molte però sono anche le zone più isolate e malservite, come quelle più interne o ai confini con la provincia di Avellino.

La rete del trasporto pubblico su gomma, che interessa il territorio ed i centri principali della Provincia di Salerno, si è sviluppata seguendo le esigenze sia della popolazione, sia delle aziende che effettuavano il servizio. Tale modalità di sviluppo comporta, nella maggior parte dei casi, un quadro non uniforme e non integrato sull'intero territorio, soprattutto per il periodo estivo. Molto spesso, principalmente le piccole aziende di trasporto, i cui bacini di interesse hanno come fulcro le sedi amministrative delle stesse, hanno sviluppato un sistema di linee che si diramano all'interno del territorio di comuni limitrofi, fornendo collegamenti rapidi con gli altri bacini di servizio e

Fig. 2 - La rete stradale primaria ha alcune direttrici principali nella autostrada (A3) Napoli-Salerno-Reggio Calabria che a Salerno si raddoppia (A30) nella direzione di Caserta. All'altezza di Sicignano si apre anche la strada che collega Potenza alla A3



collegandosi con linee di maggiore importanza che hanno come destinazione i poli economici, presentati in precedenza, ed il capoluogo<sup>1</sup>. Dal Piano Provinciale dei Bacini di Traffico è stato possibile determinare che esistono in totale 215 linee che interessano la Provincia di Salerno, di cui 18 sono linee extraurbane/extraprovinciali che effettuano un servizio di collegamento soprattutto con Napoli (13 linee), ma anche con Pomigliano d'Arco (3 linee) e Pompei (2 linee).

Questa modalità di spostamento viene utilizzata soprattutto da lavoratori pendolari e dagli scolari; ciò risulta chiaramente dalla distribuzione delle corse durante l'arco della giornata, presentando l'accumularsi delle corse negli orari di punta soprattutto del mattino e del pomeriggio e lasciando pressoché inattivo il servizio durante il resto della giornata. Molte di queste compagnie, oltre ad effettuare il servizio pubblico su menzionato, effettuano servizi a prenotazione con autobus per comitive di turisti, soprattutto scolari o anziani o per turismo religioso o scolastico.

Esistono inoltre numerose compagnie di trasporto collettivo su gomma che effettuano collegamenti con la Provincia di Salerno e le principali città italiane e europee.

Dal 2010 vengono utilizzati nel periodo di punta estivo (da Luglio a Settembre) dei bus della *Citysightseeing* per l'iniziativa denominata "Natural-

<sup>1</sup> I comuni con servizio di trasporto collettivo su "gomma" urbano, sono: Salerno, Cava dei Tirreni, Angri, Mercato S. Severino, Pontecagnano/Faiano, Fisciano, Vietri sul Mare, Baronissi, Scafati, Sarno, Eboli, Contursi, Olevano sul Tusciano, Sassano, Ispani, Roccadaspide, Battipaglia, Serre, Positano, Montecorvino Pugliano, Colliano, Pisciotta, Campagna, Postiglione, San Gregorio Magno, Teggiano, Agropoli, Santa Maria di Castellabate.

mente Cilento” promossa dall’Ente Parco del Cilento e dall’associazione “Ulisse” e con il finanziamento della Regione Campania. Essi percorrono 18 itinerari con diverse specifiche (turistiche, storiche, paesaggistiche, naturalistiche e archeologiche), che coprono tutto il Cilento, distribuiti in giorni diversi della settimana.

Nel Cilento esistono numerosi sentieri che attraversano il Parco Nazionale, tra cui anche alcuni che facendo parte della rete dei “Sentieri Natura”, sono stati adeguati per consentire l’accesso alle persone con difficoltà motorie (come ad esempio i sentieri del Monte Stella e del Monte Gelbison). La maggior parte di questi sentieri sono classificati come “itinerari turistici facili”, ovvero che non presentano grosse difficoltà nell’attraversamento, in quanto pensati soprattutto per il periodo turistico e per gli escursionisti dei fine settimana. Fra questi si distingue fra gli altri, l’itinerario della “Costa dei Miti”, che attraversa quasi tutti i comuni costieri del Cilento partendo da Punta Licosa, passando per Acciaroli, Pioppi, Velia, Pisciotta ed arrivando a Palinuro, poiché è un itinerario che viene effettuato in barca.

Inoltre sono presenti diverse piste ciclabili, che spesso sono semplicemente degli affiancamenti alla rete stradale esistente. Soltanto tre percorsi sono esclusivi per la mobilità ciclabile o pedonale: uno attraversa il litorale che va da Salerno fino ad Agropoli (39,26 km, con un dislivello massimo di 16m) mentre gli altri due, entrambi appartenenti al Comune di Centola, presentano un dislivello massimo compreso tra i 39 e i 42 metri.

Il trasporto aereo, che dovrebbe avere come punto di riferimento il vicino aeroporto di Salerno “Costa d’Amalfi” (Pontecagnano), non rappresenta un vettore di traffico importante per l’area Cilentana. Il principale collegamento diretto regolare era con l’aeroporto di Milano Malpensa, oramai interrotto (2012), che fungeva da scalo per eventuali voli successivi nazionali ed internazionali. Anche la tratta Salerno-Roma, che serviva come collegamento per varie destinazioni nazionali, internazionali ed intercontinentali, è stata eliminata (2011) a causa di uno scarso numero di passeggeri. Sono attivate nel periodo estivo tratte verso destinazioni estere quali Monaco di Baviera, Barcellona, Bratislava o Kosice, ma anche verso destinazioni nazionali, come Olbia o Catania. Il picco massimo registrato di utenti che utilizzano questo scalo è chiaramente relativo alla stagione estiva, soprattutto per la fruizione della costiera Amalfitana.

È in fase di sviluppo il comparto della crocieristica, che riceverà un forte impulso con la realizzazione a Salerno della stazione marittima, la quale consentirà di dedicare l’intera banchina del Molo Manfredi per l’accoglienza delle navi da crociera, favorendo, così per l’area l’ingresso nel circuito dei più importanti porti crocieristici del Mediterraneo.

Sempre per il sistema di trasporti via mare, è da ricordare il P.I.T. “Portualità Turistica”, che ha permesso l’ammodernamento della maggior parte

dei porti turistici della costa Cilentana, che rappresenta così un recente punto di partenza per lo sviluppo del turismo diportistico.

Dal 2001 il porto di Salerno è inserito nel nuovo sistema di trasporti marittimi dello Short Sea Shipping denominato “Autostrade del Mare”. In questi anni il traffico, sia di materiale rotabile che di passeggeri, ha registrato elevati tassi di crescita.

Ulteriore modalità per raggiungere via mare il Cilento è il cosiddetto “Metrò del Mare”, servizio di trasporto pubblico estivo dedicato principalmente ai turisti, attivo in estate. Le linee esistenti sono: Costiera Amalfitana, Golfo di Salerno, Cilentana, Sapri-Capri-Napoli. Nei mesi di Luglio ed Agosto 2011 il servizio è stato utilizzato da circa 30.000 turisti. Nell’estate 2011 è stata attivata una rotta speciale dalla SNAV da/per le Isole Eolie, con partenza da Napoli e scalo a Casalvelino, questa però è stata disponibile un solo giorno nel mese di Luglio ed un’altra nel mese di Agosto.

#### **Criticità della mobilità e prospettive di sviluppo turistico**

Il Cilento sta vivendo una fase, che si può definire “embrionale”, di turismo che cerca di ridistribuirsi nelle aree limitrofe a quelle costiere. La domanda turistica, quantificabile con gli arrivi, è prettamente nazionale se non addirittura regionale, per un totale di poco meno di 650.000 arrivi (fonte: Istat 2009), di cui soltanto 150.000 sono stranieri. Questi ultimi però soggiornano mediamente più a lungo rispetto ai turisti italiani, i quali preferiscono brevi soggiorni o addirittura gite giornaliere. Questo quadro porta in evidenza che la modalità di trasporto maggiormente utilizzata per raggiungere l’area e le diverse destinazioni finali è prettamente l’auto privata o il treno.

Nella fascia costiera del Cilento l’indice di occupazione delle strutture ricettive raggiunge l’85%. Risultano molto richieste le destinazioni come Castellabate, Camerota e Vibonati (90%), Pisciotta-Palinuro, Agropoli e Capaccio-Paestum (80%), Ascea-Velia (70%). Pisciotta, Palinuro, Camerota e le località costiere del Golfo di Policastro registrano un turismo per lo più strutturato sulla presenza di interi nuclei familiari, spesso quelli di ritorno nei luoghi d’origine, così come accade per i tanti paesi del Parco. Nel Vallo di Diano il complesso speleologico delle Grotte di Pertosa e la rinomata Certosa di San Lorenzo in Padula si confermano i due attrattori più visitati. Le strutture ricettive del Vallo di Diano sono mediamente frequentate da “turisti di ritorno”: famiglie residenti nel Nord Italia e all’estero che amano soggiornare nei luoghi di origine dei propri familiari.

L’evoluzione del fenomeno turistico Cilentano sta ora dirigendosi verso un tipo di turismo prevalentemente naturalistico e gastronomico, che fa uso dei numerosi sentieri che ricoprono l’area studiata. Questo ha trovato terreno

fertile nel Cilento, provvisto di una rete di sentieri turistici del Parco Nazionale del Cilento e del Vallo di Diano, ma anche di altri numerosi sentieri storici e naturalistici che percorrono tutta l'area del Cilento e sui quali numerosissimi sono gli itinerari proposti da una moltitudine di associazioni.

Da indagini sul traffico, effettuate nel luglio-agosto 1999 per le 12 ore diurne su direttrici significative per il traffico turistico, si può mettere in evidenza la seguente situazione: il traffico sulla SRex SS447, all'inizio del tratto costiero in prossimità di Ascea, la domenica è di circa 9.500 veicoli complessivi nei due sensi,. In prossimità di Sapri, sulla SS18 il traffico cresce a circa 12.000 veicoli. I flussi indicano la significativa attrattività della costa cilentana soprattutto fra Ascea e Marina di Camerota. L'uscita A3 di Battipaglia è uno dei due snodi di traffico verso la costa Cilentana. Il traffico domenicale allo svincolo ammonta a poco più di 17.000 veicoli complessivi nei due sensi di marcia (circa il 14% in meno di un giorno feriale primaverile). L'altra direttrice di accesso alle località costiere è la SP175 Litoranea. Il traffico domenicale che la interessa ammonta a circa 17.000 veicoli complessivi nei due sensi e in questo giorno si registra circa il 70% in più di traffico di un giorno feriale primaverile.

Questi incrementi di traffico, con i relativi fenomeni di sovraccarico, sono dovuti sostanzialmente alla mancanza di percorsi alternativi. La rete stradale in stagioni non turistiche, considerando anche la morfologia dell'area, permette un agevole accesso a quasi tutta l'area Cilentana, ad eccezione delle aree interne per le quali i collegamenti trasversali sono assenti o garantiti con strade tortuose e quindi tempi di percorrenza lunghi.

Un problema fondamentale per la mobilità nel Cilento è la scarsa informazione dei servizi offerti; in particolare per quanto riguarda le compagnie di trasporto pubblico su gomma, la maggior parte dei siti *web* di riferimento non sono attivi o rimandano a collegamenti che sono sempre *off-line*, non dando quindi evidenza di servizi che, seppur minimi, sono presenti.

Nell'ambito del rapporto tra il servizio collettivo su gomma ed il servizio collettivo su ferro esistono due criticità fondamentali: la prima riguarda il grado di interscambio tra la modalità di trasporto su gomma e quella su ferro, la seconda la competitività delle linee parallele a quelle ferroviarie. Per ciò che concerne il primo aspetto, esso risulta di vitale importanza per alcuni collegamenti, ad esempio il rapporto tra gli autobus che collegano la Campania e la Puglia o l'Abruzzo con la linea ferroviaria Adriatica a bassa frequenza. Nella Provincia di Salerno sono stati individuati come nodi di interscambio rilevanti tra la modalità di trasporto autobus e quella su ferro, le seguenti stazioni: Agropoli, Battipaglia, Capaccio, Cava dei Tirreni, Eboli, Mercato S. Severino, Nocera Inferiore, Pontecagnano, Sala Consilina, Salerno, Sapri, Sarno, Sicignano, Vallo Scalo.

Le linee che effettuano servizio dedicato a queste stazioni hanno coordi-

nato i loro orari di partenza, sia con le esigenze proprie della linea, sia in modo da garantire un adeguato margine di tempo per l'interscambio rispetto all'orario di partenza delle linee ferroviarie più importanti.

Nel Piano Provinciale dei Trasporti della Provincia di Salerno sono stati definiti, inoltre, dei cosiddetti "nodi di scambio complessi", riferendosi ad autostazioni, o capolinea attrezzati di linee ad elevata potenzialità di trasporto, ove l'interscambio avviene fra linee ferroviarie o/e linee automobilistiche di superficie, nonché autovetture private: Mercato S. Severino, Nocera Inferiore, Pontecagnano, Sicignano.

### Razionalizzazione del sistema mobilità/turismo

Dalle analisi svolte, soprattutto per quanto riguarda i sistemi di trasporto principali utilizzati (trasporto su ferro e su gomma), è emerso che l'area in questione si configura come un'area prettamente di passaggio, essendo caratterizzata da arterie di scorrimento veloce che la attraversano e da un sistema di collegamenti trasversali che non rendono agevole la fruizione completa del territorio, specialmente per chi non ha un mezzo privato.

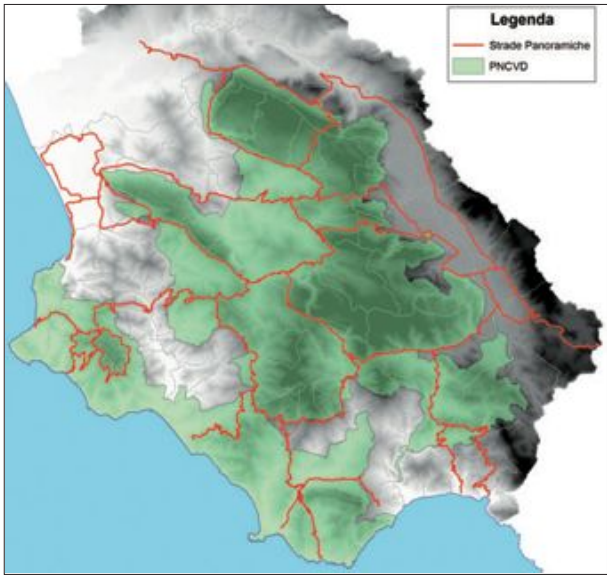
Per quanto concerne il turismo, in particolare, il quadro che emerge del sistema della mobilità evidenzia l'esistenza di un livello sufficiente di accessibilità all'area dall'esterno (a meno dei collegamenti aerei) a fronte di una scarsa dotazione della rete viaria e dei servizi all'interno. Questa situazione viene senza dubbio a ripercuotersi sulle possibili forme di fruizione del territorio da parte dei turisti, a cui non è garantita la piena fruibilità dello stesso. Per cui le proposte per la mobilità nel Cilento dovrebbero privilegiare gli aspetti organizzativi e funzionali.

Per il primo si potrebbe pensare di proporre la stessa organizzazione di raccordo degli orari fra arrivo dei treni e partenza degli autobus, attuata per i giorni lavorativi anche per il periodo estivo e per i giorni feriali, cosa che invece non accade a causa del cessarsi del servizio collettivo su gomma proprio nel periodo di maggior affluenza di turisti. In questo modo si andrebbero a mitigare i disagi generati da una modesta rete di trasporto su ferro, sia dal punto di vista del servizio che della distribuzione sul territorio. Inoltre si potrebbero, mediante una organizzazione delle tratte da effettuare, risolvere anche alcuni problemi di congestione stradale, in quanto si andrebbero a ridurre le corse degli autobus che percorrono le strade parallele alle ferrovie, per incrementare quelle di collegamento con le aree sprovviste di stazione ferroviaria.

Inoltre per un areale tanto vasto e con una tipologia di utilizzazione molto eterogenea nel tempo, ma soprattutto nello spazio, una possibile soluzione per ovviare ad un servizio di trasporto pubblico continuo, che se non utilizzato si



Fig. 3 - Strade panoramiche



trasformerebbe in un grosso costo gravante sulle casse pubbliche e quindi un peso per i cittadini, potrebbe essere quella di implementare una tipologia di servizio “a chiamata”. In questo modo, anche per una tipologia di domanda debole per il trasporto pubblico, si potrebbe rendere fruibile tutta l’area del Cilento in maniera comoda ed ecosostenibile. Questo servizio, inoltre, viene generalmente effettuato utilizzando automezzi di dimensioni inferiori rispetto a quelli del trasporto pubblico collettivo e che quindi si dimostrano idonei per la tipologia di collegamenti trasversali che si incontrano sul territorio, composti da strade tortuose e di larghezza ridotta.

Per quanto riguarda la proposta di tipo funzionale, si potrebbe pensare ad una riqualificazione di alcune strade, come panoramiche, proponendo una sorta di mobilità alternativa che concili la necessità di raggiungere le località, con l’unicità del paesaggio e dei luoghi che si attraversano. Ricordiamo che l’area del Cilento, oggetto di studio, è quasi del tutto coperta dall’area del Parco Nazionale del Cilento degli Alburni e del Vallo di Diano, e che la rete stradale potrebbe essere dotata di piazzole di sosta adibite alla fruizione dell’ambiente.

In questo modo sarebbe anche possibile rivalutare l’area montana, come capitale turistico. Tali aree sono considerate quasi sempre in maniera subordinata alla risorsa mare, ma congiungendo attraverso dei percorsi aree costiere e interne, nonché attraversando il parco “toccando” i nodi economici e culturali rappresentati dai “grandi attrattori” si potrebbero offrire utili supporti per lo sviluppo economico e turistico.

## Valle del Crati

### Fragili rapporti di connessione da potenziare<sup>1</sup>

di Mauro Francini, Annunziata Palermo, Maria Francesca Viapiana

#### Il sistema della mobilità

##### L’offerta

La Calabria è rimasta per molti secoli - e forse, per certi versi, ancora lo è - inaccessibile per via di terra. Se si trascurano i due stretti corridoi litoranei attraverso i quali il transito non è mai stato agevole, chi cerchi di raggiungere la Calabria attraverso l’autostrada finisce in mezzo alle montagne del Pollino, da dove parte una lunga discesa fino alla Valle del Crati.

Sul piano della mobilità e dei trasporti, la Valle rappresenta uno dei principali nodi del sistema calabrese.

Si tratta di un territorio vasto, con elevati livelli di gravitazione e pendolarismo, il cui fulcro è localizzato in corrispondenza dell’area urbana Cosenza-Rende.

La forte caratterizzazione subita dal sistema infrastrutturale a causa della conformazione morfologica della valle è uno degli elementi che ne ha segnato e caratterizzato di più non soltanto il territorio, ma anche la storia facendone una sorta di “terra di transito” all’interno di una “regione di transito”, con tutto ciò che tale condizione comporta.

Proprio a seguito di ciò, oggi si assiste a un addensamento infrastrutturale in prossimità della piana che ospita l’alveo del Crati, che diviene disarmante rarefazione con l’aumentare delle quote geodetiche. Tale rarefazione emargina la numerosa schiera di agglomerati urbani di collina, alcuni dei quali di notevole pregio artistico, che sono esclusi dai principali assi di trasporto e di sviluppo (Viapiana, 2007).

La viabilità e la mobilità nella Valle del Crati sono organizzate secondo

<sup>1</sup> Il contributo è da assegnare in parti uguali a tutti gli autori.

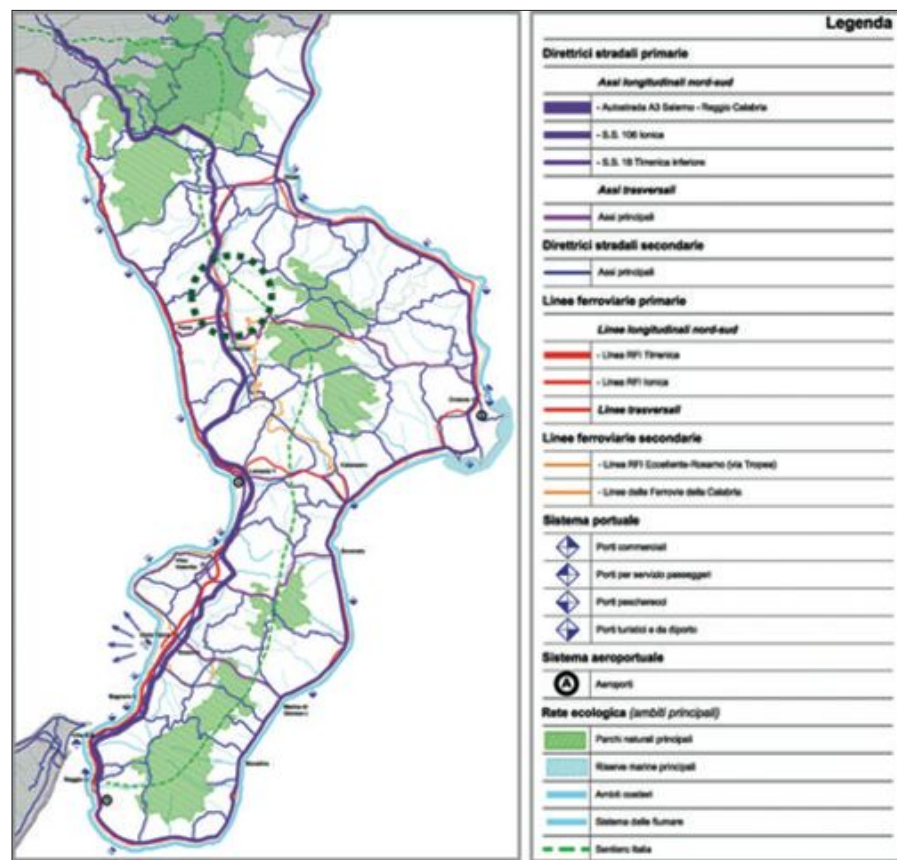


Fig. 1 - Inquadramento territoriale - Fonte QTR Calabria

tre livelli di infrastrutture “maggiori”, a cui si affianca una fitta e spesso efficiente rete capillare di strade secondarie e locali.

#### Infrastrutture di collegamento longitudinale

Il territorio è servito, in direzione longitudinale, dall’autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria che ha costituito un innegabile fattore di sviluppo per tutto il territorio calabrese, in quanto ha consentito di rompere il tradizionale isolamento della Regione. In linea di massima, l’A3 corre parallelamente al fiume Crati lungo la SS19 delle Calabrie che ricalca, a sua volta, l’antico tracciato della romana Via Capua-Rhegium<sup>2</sup>. Dal punto di vista della morfologia, delle dimensioni e del suo rapporto con gli insediamenti, la SS19 assolve ancora oggi il compito di collegamento e di distribuzione longitudinale nella fascia valliva al lato destro del Crati e serve da raccordo della viabilità trasversale verso i centri collinari e montani.

<sup>2</sup> Via ad Capuam ab Regio, nota anche come Via Popilia, o Via Annia, l’antica arteria consolare romana fu costruita nel 132 a.C. per collegare Roma con Reggio Calabria.

#### Infrastrutture di collegamento trasversale

I collegamenti trasversali sono assolti da quattro Statali che collegano la costa ionica a quella tirrenica tagliando l’intera Valle del Crati (SS107 Silana Crotonese, SS283 delle Terme, SS533 di Fagnano e SS534 di Cammarata e degli Stombi) e da due Statali che collegano alcuni dei Comuni con il Parco della Sila (SS279 Silana di Rose e SS660 di Aciri). Le trasversali di collegamento minori si sviluppano sul versante occidentale con tracciati altimetrici impegnativi, a elevato grado di tortuosità, mentre il versante destro, dove vi sono più superfici pianeggianti, accoglie numerose “bretelle” di viabilità provinciale e comunale di recente realizzazione.

#### Viabilità pedemontana

Il collegamento tra gli insediamenti pedemontani avviene lungo la Strada Provinciale SP95, che costituisce l’asse di versante e si presenta come strada matrice degli insediamenti che su di essa si attestano e si sviluppano con caratteristiche di insediamento a nucleo, in alcuni casi anche con connotati storici di rilievo e la volontà di creare spazi di relazione, anche se non sempre qualitativamente validi e funzionali.

La Valle è, inoltre, attraversata dalla linea ferroviaria Paola-Castiglione-Sibari, una direttrice trasversale elettrificata a binario singolo, che raddoppia esclusivamente nella tratta Castiglione-Cosenza e che conta quattro stazioni in funzione nell’area<sup>3</sup>. Un tracciato ferroviario che, tra Castiglione e Sibari, garantisce collegamenti esclusivamente regionali, mentre tra Paola e Cosenza ha funzioni di collegamento extraurbano<sup>4</sup>.

Nella Valle del Crati sono presenti, poi, sebbene in maniera non strutturata, alcuni km di piste ciclabili e di sentieri naturalistici dedicati al cicloturismo e al trekking, soprattutto nelle zone di media collina, cui si affiancano forme di equiturismo legate ad aziende agrituristiche nelle quali viene offerta la possibilità di seguire lezioni di equitazione e fare escursioni a cavallo.

#### La domanda

L’analisi della domanda di mobilità nell’area di studio è stata effettuata sulla base del Censimento Istat 2001, che costituisce l’unica base dati organica in materia. Tale analisi è, però, limitata ai soli spostamenti effettuati per raggiungere il luogo abituale di lavoro o di studio; pertanto non vengono rilevati gli spostamenti

<sup>3</sup> Castiglione C., Torano-Lattarico, Mongrassano-Cervicati e San Marco-Roggiano.

<sup>4</sup> La potenzialità può essere stimata in circa 80 treni/giorno (oltre 70 da Castiglione a Cosenza): 50 sulla tratta Cosenza-Paola e 16 sulla Cosenza-Sibari, mentre 16 corrono sulla Paola-Sibari, senza transitare per Cosenza.

compiuti per motivi diversi (viaggi per turismo, acquisti, pratiche personali, ecc.).

La mobilità rilevata dall’Istat risulta, dunque, fortemente sottostimata rispetto ai valori reali; si può, infatti, affermare che gli spostamenti effettuati per motivi diversi dal lavoro e dallo studio siano ormai dello stesso ordine di grandezza di quelli effettuati per i due motivi citati.

Tuttavia, gli spostamenti effettuati per motivi di lavoro e di studio presentano il carattere della sistematicità, e quindi forniscono un quadro attendibile dei potenziali di generazione e di attrazione degli spostamenti nell’area.

Emissione degli spostamenti sistematici

Relativamente agli spostamenti casa-lavoro, ossia quelli compiuti dagli occupati per raggiungere il loro posto di lavoro abituale, all’epoca dei rilievi nella Valle del Crati erano presenti 133.111 abitanti di cui 109.432 occupati, che hanno dichiarato di effettuare 89.432 spostamenti con una media, denominata indice di emissione, di 0,817 spostamenti/occupato al giorno. Tale valore risulta leggermente, ma significativamente, più alto dei valori medi provinciale, regionale e nazionale (Tab.1).

Gli spostamenti casa-scuola sono, invece, quelli che vengono compiuti quotidianamente dagli studenti per raggiungere la scuola dal proprio domicilio; non viene considerato tale lo spostamento che, ad esempio, lo studente universitario compie una volta alla settimana (o con frequenza minore) per spostarsi dal paese di residenza alla sede universitaria. In questo caso, l’indice di emissione è pari a 0,885 spostamenti/studente al giorno: al contrario del precedente, risulta significativamente più basso dei valori medi provinciale, regionale e nazionale (Tab.1).

Tab. 1 - Spostamenti sistematici. Indici di emissione. Fonte: Elaborazione dati Istat 2001

Spostamenti casa-lavoro				Spostamenti casa-lavoro		
Area	n.	Occupati	Indice emissione	n.	Studenti	Indice emissione
Valle del Crati	89.432	109.432	0.817	35.864	40.525	0.885
Provincia	145.867	206.456	0.707	127.811	138.355	0.924
Regione	387.383	539.915	0.717	361.677	380.341	0.951
Italia	16.280.197	20.993.732	0.775	9.323.416	8.551.836	1.090

Distribuzione degli spostamenti sistematici

La distribuzione spaziale consente di suddividere gli spostamenti in interni (che si esauriscono nello stesso territorio comunale), esterni (prodotti nei singoli Comuni e diretti verso destinazioni esterne, a loro volta interne o esterne all’area della Valle del Crati) e attrattori (quelli che arrivano verso i Comuni considerati dall’esterno).

Riguardo gli spostamenti casa-lavoro, una prima analisi è stata condotta in forma aggregata, ossia considerando tutte le tipologie di spostamenti sopra richiamate, esaminando gli spostamenti tra i Comuni della Valle e il

Tab. 2 - Spostamenti casa-lavoro verso l’area urbana. Fonte: Elaborazione dati Istat 2001

Comune	Area urbana Cosenza-Rende	Comune	Area urbana Cosenza-Rende
Altomonte	22	Roggiano Gravina	111
Bisignano	345	Rose	306
Cervicati	11	Rota Greca	39
Cerzeto	26	San Benedetto Ullano	90
Fagnano Castello	32	San Marco Argentano	96
Lattarico	216	San Martino di Finita	33
Luzzi	457	S. Caterina Albanese	9
Malvito	19	San Vincenzo la Costa	179
Mongrassano	53	Torano Castello	220
Montalto Uffugo	1.473	Zumpano	227
Rende	7.609		
TOTALE ATTRATTI DALL’AREA URBANA			11.573
TOTALE INTERNI	20.978	TOTALE ESTERNI	3.884

sistema urbano Cosenza-Rende (Tab. 2).

L’analisi dei dati mostra come l’area di studio costituisca un bacino semi-aperto, in quanto la quasi totalità degli spostamenti sistematici prodotti confluisce nell’ambito dell’area urbana (che comprende solo uno dei Comuni dell’area) o fuori dall’area di studio.

Risulta, inoltre, una forte polarizzazione della mobilità su un ridotto numero di Comuni: Bisignano, Luzzi, Montalto Uffugo, Rende e San Marco Argentano.

Anche per quanto concerne i movimenti casa-scuola, sono stati esaminati gli spostamenti tra i Comuni della Valle e il sistema urbano Cosenza-Rende (Tab. 3): se ne ricava l’uguale conclusione che l’area di studio costituisce un bacino semi-aperto e si evidenzia un’analoga forte polarizzazione sugli stessi Comuni.

Tab. 3 - Spostamenti casa-scuola verso l’area urbana. Fonte: Elaborazione dati Istat 2001

Comune	Area urbana Cosenza-Rende	Comune	Area urbana Cosenza-Rende
Altomonte	32	Roggiano Gravina	70
Bisignano	301	Rose	401
Cervicati	16	Rota Greca	65
Cerzeto	42	San Benedetto Ullano	114
Fagnano Castello	28	San Marco Argentano	109
Lattarico	299	San Martino di Finita	51
Luzzi	536	S. Caterina Albanese	13
Malvito	21	San Vincenzo la Costa	146
Mongrassano	59	Torano Castello	267
Montalto Uffugo	1.408	Zumpano	246
Rende	7.527		
TOTALE ATTRATTI DALL’AREA URBANA			11.751
TOTALE INTERNI	23.552	TOTALE ESTERNI	5.149



Agli spostamenti sistematici fin qui analizzati devono essere aggiunti, tra gli altri, anche quelli determinati dal turismo. Dalle ultime indagini disponibili per il territorio in esame (Tab. 4), risulta tuttavia che solo pochi Comuni sono interessati da flussi turistici, peraltro di piccola consistenza.

Tab. 4 - Domanda turistica nelle strutture alberghiere. Fonte: Rapporto Turismo Calabria

	Anno 2005						Anno 2006					
	Arr.	Pr.	Arr.	Pr.	Arr.	Pr.	Arr.	Pr.	Arr.	Pr.	Arr.	Pr.
	Ital.	Ital.	Stran.	Stran.	Tot	Tot	Ital.	Ital.	Stran.	Stran.	Tot	Tot
Altomonte	4.269	6.357	731	3.356	5.000	9.713	4.002	5.902	872	2.133	4.874	8.035
Lattarico	32	46	5	25	37	71	-	-	-	-	-	-
Rende	53.501	112.923	4.119	14.251	57.620	127.174	56.494	136.015	4.084	14.269	60.578	150.284
S. Marco Argentano	1.267	2.280	100	348	1.367	2.628	1.392	3.427	140	409	1.532	3.836

Criticità del sistema della mobilità in relazione alle prospettive di sviluppo turistico

Il sistema della mobilità della Valle del Crati presenta molti elementi di criticità ordinaria, che possono essere ricondotti a delle categorie ben definite:

- difficile geomorfologia territoriale (grande estensione, estrema varietà morfologica: pianura, collina, media montagna);
- incertezze funzionali-posizionali rispetto alle emergenti ipotesi dei Corridoi longitudinali e trasversali, delle autostrade immateriali transfrontaliere, delle autostrade del mare e di tutti gli altri prevedibili flussi nazionali e comunitari;
- incongruenze strutturali con reti di trasporto non perfettamente inquadrate, mal valorizzate o utilizzate al minimo, mai selezionate in termini strategici rispetto alle visioni globali alle varie scale.

Nel dettaglio, le strade più antiche, che risalgono al periodo successivo all’Unità d’Italia, presentano in genere caratteristiche molto carenti: tracciati tortuosi e spesso dissestati, con sezioni trasversali ridotte. I tracciati più recenti presentano, invece, buone caratteristiche geometriche che, tuttavia, a volte sono rese inefficaci da scelte progettuali discutibili e da dissenate politiche urbanistiche. Inoltre, nelle strade sovracomunali spesso si verificano sovrapposizioni, talora improprie, di componenti legate ai flussi veicolari locali attestati all’interno dell’area, con problemi di scorrevolezza del flusso veicolare (SS19, SS107 e la stessa A3).

Le carenze interne del sistema viario si traducono, ovviamente, in prestazioni scadenti per il territorio. Livelli adeguati di accessibilità sono presenti

solo nelle vicinanze dei tracciati più moderni, in particolare dell’autostrada, mentre tutte le aree collinari e montane presentano bassi livelli di accessibilità, legati alle basse velocità possibili sulla viabilità locale.

Anche la viabilità a servizio dell’area urbana cosentina presenta estese lacune, costituite soprattutto dalla collocazione poco felice dello svincolo di Rende, che crea problemi sulla viabilità urbana locale in quanto fa convergere, in una località densamente abitata, oltre al traffico ordinario, anche il traffico pesante generato dalla vicina zona industriale. Si rende, pertanto, necessaria la realizzazione di un ulteriore svincolo al confine tra Rende e Montalto, in grado di servire la zona industriale e l’Università della Calabria, altra causa di situazioni di congestione del traffico.

Per quanto riguarda il sistema ferroviario, la linea Paola-Cosenza, sebbene presenti una velocità commerciale adeguata in rapporto alla sua lunghezza, offre un servizio particolarmente carente, in quanto gli orari dei treni locali sulla tratta non sono coordinati con gli orari dei treni a lunga percorrenza, che circolano sulla linea tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria e consentono i collegamenti con il resto d’Italia.

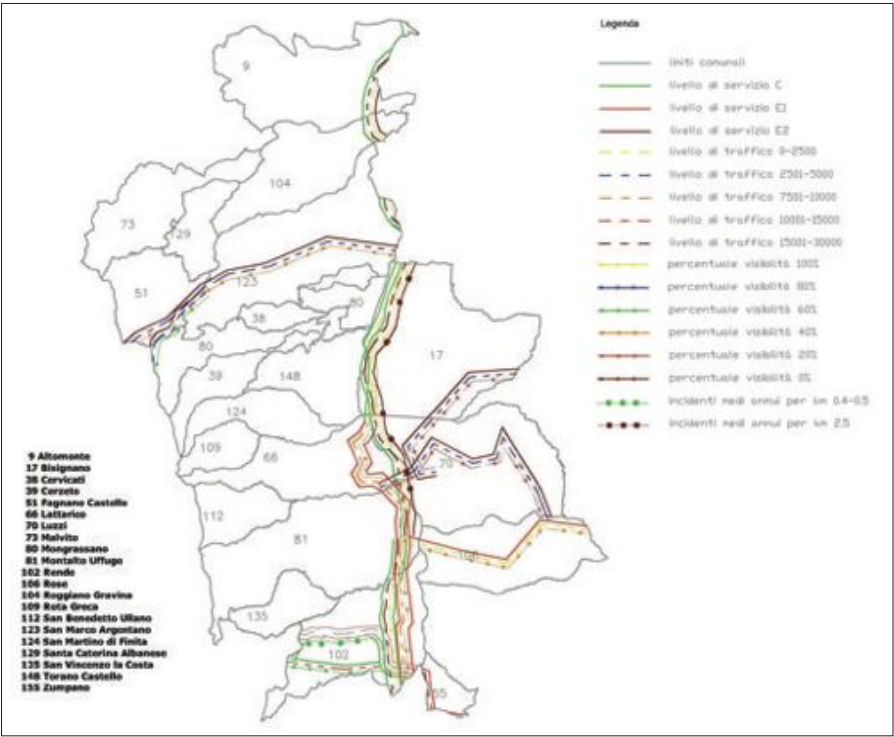


Fig. 2 - Criticità della rete

A tali carenze strutturali e alla limitata offerta di servizi, si aggiunge l'assenza di coordinamento con i trasporti pubblici su gomma (servizi di auto-linea), peraltro in genere decisamente sottodimensionati. La maggior parte dei Comuni interni, infatti, deve fare riferimento ai centri principali per intercettare un collegamento pubblico con il capoluogo attraverso una delle pochissime aziende operanti nell'area, mentre solo i Comuni di pianura possono contare sul trasporto ferroviario.

Conseguentemente, poiché tutti i collegamenti principali - sia con il più vicino aeroporto (Lamezia Terme) che con la costa e la linea ferroviaria tirrenica - partono da Cosenza, l'accesso nazionale e internazionale all'area è fortemente svantaggiato.

Questo vincolo è particolarmente rilevante se si considera che ormai la grande parte dei flussi turistici organizzati utilizza l'aereo come mezzo principale di trasporto, soprattutto le forme di turismo *no frills* e attente al viaggio responsabile, che non prevedono l'uso del mezzo proprio ma cercano soggiorni a contatto con la natura.

### Proposte di miglioramento del sistema mobilità/turismo

Nella mobilità come elemento progettuale dello sviluppo turistico e come legante paesaggistico di un sistema naturale e urbano, i luoghi attraversati divengono spazi ludici e cognitivi.

Ogni percorso ha una sua velocità di fruizione, una sua utenza, una sua connotazione fisica e, attraversando paesaggi diversi (urbani, rurali, naturali), suggerisce una diversa percezione.

Il sistema complessivo è configurato come strumento di conoscenza e costruzione del paesaggio man mano che l'osservatore lo definisce: un sistema che non intende collegare solo due punti estremi, ma una infinità di punti ai quali corrispondono "luoghi" intermedi, con l'obiettivo di tradurre un paesaggio che non è tradizionale, che non è del tutto tangibile e oggettivo, ma che si può fissare per mezzo della percezione e della sensazione.

La mobilità è fatta, allora, di un sistema di "non strade" che attraversano, e di "strade" che passano e fanno scoprire; percorsi a cui viene demandato il compito di riconsiderare un paesaggio nella sua organizzazione spaziale e in termini di significato.

In quest'ottica, nella Valle del Crati è necessario attivare un processo di evoluzione nella strategia dei trasporti, per proporre un progetto di mobilità polifunzionale basata su questi due livelli di intervento e riqualificazione dei luoghi: il potenziamento strategico del sistema infrastrutturale (le "non strade"), l'organizzazione di percorsi di mobilità dolce tra i differenti sistemi ecologici che avvicinano il territorio interno alla pianura (le "strade").

### Mobilità come strumento

Per la riorganizzazione strategica del sistema infrastrutturale, assumono un'importanza prioritaria una serie di interventi che si pongono su un doppio livello: provinciale e locale.

Per gli interventi di area vasta, è fondamentale partire da una visione del territorio provinciale come *gateway* e commutatore relazionale tra le reti strutturali dei corridoi transeuropei e le reti locali. Sono prioritari, quindi:

- il potenziamento e l'adeguamento delle tre direttrici longitudinali di mobilità su gomma, ovvero l'Autostrada SA-RC, il collegamento longitudinale tirrenico (SS18) e quello ionico (SS106);
- il collegamento su ferro ad alta capacità dell'area portuale di Corigliano con Gioia Tauro, da una parte, e con la tratta ferroviaria Campania-Puglia, dall'altra;
- la realizzazione dell'aeroporto della Sibaritide.

A questi interventi, necessari per il rafforzamento infrastrutturale e per il raccordo con il sistema Sibari-Corigliano<sup>5</sup>, se ne affiancano altri necessari per la connessione, attraverso infrastrutture ambientali, dei due Parchi nazionali presenti nel territorio provinciale (Pollino e Sila). In tal modo si potrebbe contribuire alla valorizzazione del sistema dei Parchi della Calabria nella prospettiva di APE (Appennino Parco d'Europa).

Riguardo gli interventi locali, invece, è necessario puntare sul miglioramento dei livelli di accessibilità interna, incrementando le connessioni trasversali tra i Comuni di fondo valle e quelli di media collina, ed esterna, creando una direttrice di correlazione leggera con l'alto Tirreno e velocizzando la connessione con gli aeroporti vicini; è necessario, inoltre, riorganizzare e ripristinare i percorsi ferroviari in maniera complessiva, come percorsi tematici, a supporto delle politiche di sviluppo del sistema turistico locale, e creare circuiti attivi tra la parte storica e le componenti rurali e naturalistiche del territorio. Alcune proposte sono state già recepite dalla programmazione provinciale (Fig.1):

- la realizzazione della "Via del Crati", un nuovo tracciato in prossimità della riva destra del fiume che si innesta con la SS107, nei pressi di Cosenza, e arriva fino a Sibari, connettendosi a tutti gli svincoli della A3;
- la realizzazione di un collegamento trasversale tra la SS107 e la SS283 delle Terme che intercetta numerosi centri abitati e utilizza, per gran parte dello sviluppo, strutture stradali esistenti, ma da potenziare;
- la realizzazione di una linea ferroviaria metropolitana da Settimo a Mongrassano, sfruttando la linea ferroviaria già esistente.

La valorizzazione dell'entroterra richiede, poi, la strutturazione di una rete

<sup>5</sup> Inteso come snodo di aggancio al corridoio VIII attraverso Basilicata e Puglia.

di trasporto pubblico di linea che preveda linee periodiche e frequenti di collegamento tra l'entroterra e la costa e di *transfer* per gli aeroporti, navette diurne e serali verso il capoluogo, ecc., rivolta ai turisti e non solo, potenziando quanto già avviene per gli spostamenti di lavoro e di studio.

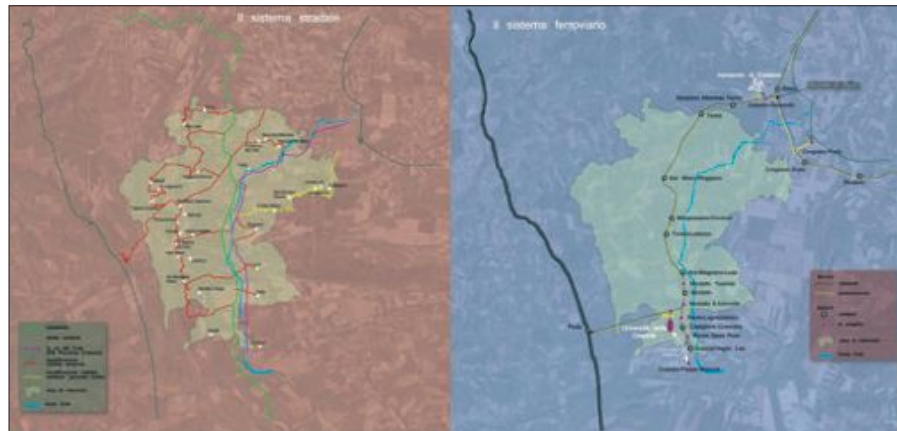


Fig. 3 - Proposte di miglioramento del sistema dei trasporti. Fonte: Festa D.C. et alii, 2007

#### Mobilità come esperienza turistica

In tempi di crisi come quelli attuali, è ancor più necessario trovare soluzioni innovative, alternative e sostenibili per lo sviluppo del territorio. Diventa, pertanto, indispensabile diversificare la propria offerta culturale e turistica in modo da attrarre flussi diversi di utenti e, al tempo stesso, fornire chiavi di interpretazione del paesaggio le più articolate possibili. In questa chiave, una delle grandi occasioni di sviluppo turistico per la Valle del Crati passa certamente attraverso la definizione di nuove modalità di attraversamento e fruizione del territorio nel rispetto delle risorse e del patrimonio identitario.

A tale proposito, giocano un ruolo rilevante i percorsi di mobilità dolce tra i differenti sistemi ecologici: si tratta di percorsi ciclo-pedonali (*greenways*) (De Castro, 2010) o fluviali (*blueways*) (Toccolini et al, 2004) che - in quanto luoghi di fruizione turistica, culturale, gastronomica e sportiva - consentono di valorizzare il ruolo dello spazio pubblico e del paesaggio rurale e urbano di qualità in chiave naturalistica.

La creazione di *greenways* nella Valle del Crati può consentire di connettere gli *users* (residenti e non) con le risorse del territorio e con gli insediamenti antropici, nei centri urbani e nelle aree rurali. Non si tratta di creare semplici piste ciclabili, ma di individuare percorsi dolci - anche occupando viabilità minore esistente (come strade dismesse, strade bianche, viabilità rurale, ecc.) o all'interno dei centri storici - che creino "zone ambientali" sicure

per la mobilità ciclabile e pedonale. È un concetto più ampio di percorso che investe aspetti più strutturali, come la valorizzazione e la riqualificazione delle risorse naturali, il recupero dei paesaggi degradati, lo sviluppo armonico dei centri abitati, ecc.. Nella Valle, inoltre, grazie alla presenza del Crati e dei suoi numerosi affluenti, l'occasione di incontro tra uomo e territorio offerta dalle *greenways* può essere arricchita e riproposta in un'ottica diversa attraverso l'integrazione con le *blueways*. In anni recenti, infatti, la crescita di una diffusa consapevolezza ambientale ed ecologica e il sempre maggiore peso che il tempo libero occupa nell'organizzazione della vita delle persone hanno portato alla riscoperta dell'acqua e della sua capacità di rendere qualitativamente attrattivo un ambiente, anche a fini turistici.

In questo territorio si propone, dunque, una trasposizione delle opportunità di sviluppo ecoturistico nel potenziale di fruizione escursionistica, naturalistica e didattica dei maggiori corsi d'acqua, puntando in particolare a creare le premesse per una navigazione turistica del Crati, come ulteriore elemento di valorizzazione ambientale del fiume. L'obiettivo è di rendere questi luoghi maggiormente fruibili per innescare un processo di riorganizzazione dei *riverfront* che abbia ricadute sui territori circostanti in termini di crescita del turismo, facendo leva sulla valorizzazione del patrimonio esistente per la realizzazione di attrezzature a servizio degli utenti e sulle potenzialità legate alla presenza di prodotti agroalimentari di "eccellenza". A tale proposito, si punta anche a individuare degli "itinerari" di interesse sul territorio (culturali, naturalistici, enogastronomici, ecc.) integrando queste iniziative con le politiche già intraprese negli ultimi anni (vie del vino, dell'olio, ecc.), anche per sviluppare le economie locali grazie ad attività di ospitalità, ristoro, assistenza tecnica, guide, ecc..

Alla base della creazione di questo sistema di mobilità lenta c'è, però, la necessità di relazionarlo con il sistema infrastrutturale esistente, consentendo una comunicazione capillare con i territori attraversati e un'integrazione modale tra le varie tipologie di spostamento. Chiaramente, questo discorso è strettamente interconnesso alla necessità di rafforzare la collocazione geografica del territorio migliorando il sistema infrastrutturale, al fine di ottimizzare i collegamenti con l'esterno e le esigenze di comunicazione tra le diverse parti del territorio.



*Val di Noto*  
*Analisi e proposte per la riorganizzazione del sistema*  
*dei trasporti e la promozione delle modalità dolci*

di Matteo Ignaccolo, Giuseppe Inturri, Elena Rubulotta

**Descrizione del sistema della mobilità**

Il territorio della provincia di Siracusa è caratterizzato dal notevole patrimonio archeologico greco-romano (Siracusa, Palazzolo Acreide, ecc.) e artistico-architettonico barocco (Noto, Palazzolo A.) che vanta due siti Unesco (Centro Storico di Siracusa e Necropoli rupestri di Pantalica, Val di Noto), dalle importanti Riserve Naturali Orientate quali Pantalica, Cavagrande del Cassibile e Vendicari, dall’attrattività della costa marina e dal paesaggio perlopiù collinare; inoltre è di rilievo la presenza di un importante polo petrolchimico lungo la porzione di costa tra Augusta e Siracusa.

Dal punto di vista delle infrastrutture per la mobilità, l’aeroporto di riferimento per il territorio in esame è quello di Catania Fontanarossa mentre sarà d’interesse lo scalo di Comiso (RG) di prossima apertura. Il porto commerciale più importante è quello di Augusta; inoltre vi è una presenza, ancorché limitata, di portualità turistica i cui approdi sono localizzati, procedendo da nord verso sud, a: Brucoli, Augusta, Siracusa, Baia di Ognina, Fontane Bianche, Marina di Avola, Calabernardo, Marzamemi e Portopalo di Capopassero. Per quanto attiene all’offerta di trasporto stradale, la rete primaria e principale (autostrade e strade extraurbane principali) che interessa la provincia siracusana è costituita da 2 autostrade (Catania-Siracusa e Siracusa-Gela) e da 8 strade statali per un totale di 246 Km. La rete secondaria (strade extraurbane secondarie) e la rete locale (strade locali extraurbane) è formata da 184 strade provinciali per uno sviluppo di circa 1.537 Km. In merito all’offerta di trasporto pubblico su ferro, la rete che attraversa il territorio provinciale di Siracusa, notevolmente ridotta rispetto al passato, è attualmente costituita da due linee, ambedue esercite da Trenitalia: la Messina-Siracusa, relativamente alla tratta Catania-Siracusa, e la Siracusa-Canicatti, relativamente alla tratta Siracusa-Ragusa. La linea ferroviaria Messina-Siracusa è a semplice binario

elettrificato nella tratta Catania Bicocca-Targia ed a doppio binario nella tratta Targia-Siracusa; lungo la linea si ha un *range* di velocità di percorrenza nelle diverse tratte che varia dai 70 ai 140 km/h ed un tempo di percorrenza medio di 80 minuti tra Catania e Siracusa. La linea ferroviaria Siracusa-Canicatti è a semplice binario non elettrificato, e quindi con trazione diesel; lungo la linea, la velocità varia dai 70 ai 90 km/h e, nella tratta Siracusa-Rosolini, si ha un tempo medio di percorrenza di 53 minuti.



Fig. 1 - Planimetria dell’offerta di infrastrutture nella provincia di Siracusa

Per quanto attiene al trasporto pubblico su gomma, la provincia di Siracusa, pur avendo collegamenti diretti con tutti i comuni tranne che con quelli delle provincie di Trapani e Messina, presenta una fortissima relazione solo con la provincia di Catania ed un elevato numero di collegamenti interni alla provincia stessa. I servizi di trasporto pubblico su gomma, forniti da 6 aziende che operano su 25 linee, sono rappresentati nella figura seguente mediante un grafo nel quale il colore delle linee si riferisce all'azienda che fornisce il servizio mentre lo spessore è proporzionale al numero di corse giornaliere. Si puntualizza che la frequenza del servizio è concentrata nei giorni feriali e nelle ore di punta ad esclusivo supporto della mobilità sistematica.

La domanda di trasporto sistematica è soddisfatta prevalentemente dal mezzo privato e risulta principalmente concentrata lungo quattro direttrici: una longitudinale (lungo tutta la costa siracusana e da/per Catania) e tre trasversali (da Augusta-Lentini/Carlentini-Francofonte al Calatino, da Siracusa verso Palazzolo Acreide, da Noto-Rosolini verso la zona sud della provincia di Ragusa).

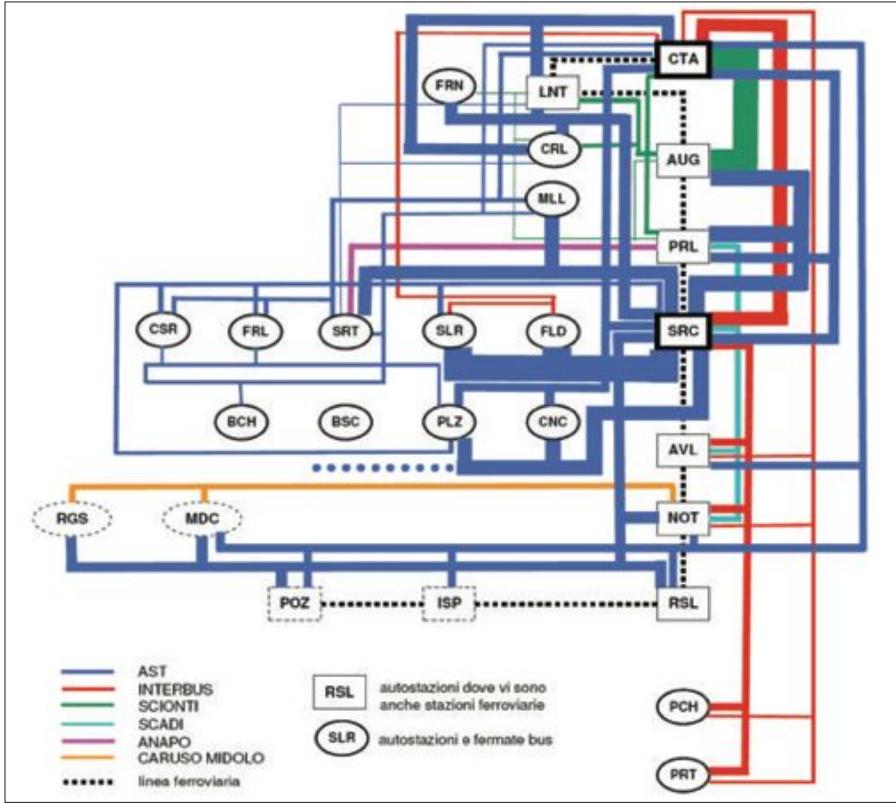


Fig. 2 - Grafo dell'offerta di trasporto pubblico nella provincia di Siracusa

Come è evidente dall'immagine che segue, relativa ai volumi di traffico giornalieri, i flussi maggiori si verificano da e per il capoluogo, in corrispondenza delle grandi aree industriali di Augusta, Priolo e Melilli, e verso la zona sud della provincia di Catania. Si osserva che la domanda di trasporto da/per i comuni di Lentini e Carlentini è diretta verso le zone esterne alla provincia, quali il Calatino e soprattutto Catania; sono pure rilevanti le interazioni tra la zona di Rosolini e la parte sud della provincia di Ragusa. Sulla base dei dati Istat 2001, confrontando la domanda di mobilità giornaliera con il mezzo privato e con il mezzo pubblico, la prima è notevolmente superiore rispetto alla seconda (un totale di 54.568 spostamenti sistematici nella fascia oraria 6:30-9:00 contro 23.236).



Fig. 3 - Volumi di traffico giornaliero nella provincia di Siracusa



I flussi turistici della provincia di Siracusa hanno mostrato un trend di sostanziale crescita per buona parte del decennio e un brusco stop nell'ultimo triennio, che ha fatto raggiungere valori minimi nel 2009 (Osservatorio Turistico della Regione Siciliana, 2010). Questo fatto, certamente legato alla crisi economica, conferma l'elevata elasticità della domanda turistica, al contrario di quella sistemica.

La permanenza media è stata tendenzialmente costante per tutto il periodo oscillando fra i tre giorni e i tre giorni e mezzo, con l'eccezione del 2008 in cui ha raggiunto i quattro giorni.

Si osserva inoltre che l'affluenza turistica complessiva registra degli aumenti medi mensili associati ai mesi prettamente estivi quali giugno, luglio e agosto.

**Criticità del sistema della mobilità in relazione al turismo**

Dal *Report* dell'Osservatorio Turistico Aretuseo (2011) si evince che la maggior parte dei turisti intervistati ha dichiarato di aver scelto una modalità di viaggio autonomo (88%), mentre solo il 12% ha raggiunto Siracusa tramite un viaggio organizzato. Il principale mezzo di trasporto usato dai turisti per raggiungere il capoluogo è stato l'automobile (53%), seguito dall'aereo (33%). I due dati sono sicuramente correlati data la distanza della città dai principali aeroporti siciliani e dal bisogno di usare l'auto o un altro mezzo per raggiungerli; nave (5%), treno (4%) e bus (4%) sono risultati decisamente meno usati. Contestualizzando lo schema dell'introduzione, si ha dunque:



Per quanto riguarda la qualità e l'efficienza dei mezzi pubblici, il 58% degli intervistati non è stato in grado di esprimere un parere, scegliendo la voce *non so*, il 21% lo ha ritenuto *buono* e il 13% *sufficiente*. Inoltre l'adeguatezza dei parcheggi della città è stata valutata come *buona* dal 37% degli intervistati, *sufficiente* dal 24%, *ottima* dal 13% e *scarsa* dal 18%; l'8% non è stato in grado di esprimersi in merito. Infine ai turisti che hanno partecipato all'indagine suddetta è stato chiesto di segnalare, in una domanda aperta, le criticità che, a parer loro, limitano le potenzialità turistiche di Siracusa. Dalle opinioni così espresse è emerso che il disservizio maggiormente percepito è la *viabilità carente di indicazioni* (22%), seguito dai *pochi parcheggi* (17%), da un *trasporto pubblico inesistente* (17%), da spiagge considerate sporche (11%) e da pochi eventi per i giovani (11%).

Da queste analisi emerge che le principali criticità del territorio siracusano come meta turistica realmente capace di utilizzare le sue potenzialità e di competere in un mercato sempre più concorrenziale, riguardano fondamentalmente i servizi al turista, tra cui spicca l'inadeguatezza del trasporto pubblico e la mancanza di un'organizzazione sistemica tra i vari siti e le infrastrutture di collegamento tra questi.

In effetti, anche considerando il sistema dei trasporti nella sua interezza e cioè sia a servizio della domanda di mobilità sistemica che di quella turistica, questo è affetto da una serie di criticità che si espongono brevemente.

In merito alle condizioni delle infrastrutture stradali, queste sono sicuramente non soddisfacenti e appare evidente che necessitano di interventi finalizzati all'adeguamento funzionale, al miglioramento delle condizioni manutentive e di sicurezza (Provincia Regionale di Siracusa, 2008).

Altro ambito decisivo è l'interconnessione della rete secondaria con alcuni nodi di primaria importanza, in particolar modo gli svincoli autostradali di Augusta, Sortino, Priolo, Siracusa, Cassibile, Avola, Noto e Rosolini. Ciò è anche dovuto al fatto che sulla parte di rete stradale direttamente connessa ai tronchi autostradali gravitano direttamente ed indirettamente, aree urbane, commerciali, industriali ed agricole di vaste dimensioni oltre a diversi comprensori di rilevante valenza turistica.

Analoga considerazione va fatta con riferimento al ruolo assolutamente marginale attualmente svolto dalle Ferrovie, con un servizio deficitario sia sotto il profilo della pianificazione dell'esercizio che con riferimento ai mezzi impiegati: la tratta Catania-Siracusa è attualmente esercita con un numero di treni/giorno ben al di sotto della sua attuale capacità (18 contro 75-80) e non commisurata alla domanda potenziale, che si riversa sul TPL su gomma; lo stesso accade nella tratta Siracusa-Noto in cui vengono in- stradati 15 treni/giorno contro una capacità di 50.

Inoltre dall'esame della rete del TPL su gomma offerto nella provincia di Siracusa si nota che l'offerta è molto capillare poiché la rete è dispersa in



tutto il territorio provinciale, le linee sono numerose e in alcuni casi addirittura sovrapposte, ma non convenientemente integrate. Si nota inoltre che i collegamenti su *bus* sono paralleli, ove presente, alla rete ferroviaria. Da queste considerazioni appare evidente che tale insieme delle autolinee non è il risultato di un “progetto di sistema”, bensì una sommatoria di concessioni non coordinate da una corretta pianificazione.

Infine risulta assente un’offerta concreta di mobilità dolce che comprenda una rete di infrastrutture e siti, piuttosto che singoli ed isolati percorsi.

**Proposte di miglioramento del sistema mobilità-turismo**

Per far fronte alle criticità prima esposte e per promuovere la mobilità come esperienza turistica (“andare in giro”) si propone la realizzazione di una rete ciclabile provinciale integrata che esalti le potenzialità delle “modalità dolci”, promuovendo le risorse mediante una fruizione turistica e paesaggistica ecologicamente corretta.

In considerazione della localizzazione dei principali siti turistici e delle infrastrutture esistenti a supporto di essi, si propone la realizzazione di una rete ciclabile di percorsi verdi che sia complementare/alternativa alla rete delle infrastrutture stradali organizzata secondo cinque direttrici: Ionica, Mare-Monti, Pantalica-Mare Nord, Pantalica-Mare Sud, Pachino-Rosolini.

La direttrice Ionica interessa la parte più densamente edificata del territorio in cui coesistono insediamenti residenziali e industriali, residenze stagionali, strutture alberghiere e si caratterizza altresì per una forte vocazione naturalistica (RNO di Cavagrande del Cassibile e di Vendicari). Per quanto detto tale direttrice ciclistica consente la fruizione turistica e naturalistica del territorio e si propone come alternativa alla rete stradale per una zona del territorio fortemente antropizzata.

La direttrice ciclistica Mare-Monti, da realizzarsi lungo la linea ferroviaria dismessa Siracusa-Vizzini (da Siracusa al confine col Ragusano), attraversa interamente il territorio provinciale in direzione est-ovest connettendo il sistema delle aree costiere con quelle interne; questa consente la fruizione di luoghi di grande valore naturalistico, in particolare la RNO di Pantalica.

Al fine di collegare le direttrici Ionica e Mare-Monti, la proposta prevede la realizzazione di due ulteriori assi ciclabili: quello denominato “Pantalica-Mare Nord”, che si diparte dalla direttrice ciclabile Ionica nei pressi di Megara Iblea e, muovendosi in direzione nord est-sud ovest, interessa il territorio comunale di Sortino per poi raggiungere il comune di Ferla; il secondo “Pantalica-Mare Sud” parte dalla direttrice ciclabile ionica in località Cassibile, procede in direzione sud est-nord ovest, e si dirige a Canicattini Bagni fino a congiungersi con l’asse ciclabile Pantalica-Mare Nord sia nel

territorio comunale di Sortino che di Ferla, formando così un percorso circuitale attorno alla Riserva Naturale di Pantalica.

Infine, la rete ciclabile proposta prevede un arco di collegamento che, unitamente al percorso ciclabile da realizzarsi sulla ferrovia dismessa Noto-Pachino, messo a sistema con la tratta ferroviaria in esercizio Rosolini-Noto, consentirà ai ciclo-turisti di compiere un percorso tra le località di Noto, Pachino e Rosolini.

Allo scopo di fornire al ciclo-turista informazioni circa l’impegno fisico necessario per ciascun itinerario, i percorsi sono stati classificati, in accordo con quanto previsto dalla Regione Sicilia (2004), distinguendo le tipologie: turistico “T”, escursionistico “E” e per escursionisti allenati “EA”.



La rete ciclabile così organizzata andrà opportunamente connessa alle altre infrastrutture di trasporto attraverso la realizzazione di “nodi”, ovvero elementi puntuali, adeguatamente attrezzati che si distinguono in nodi: di mobilità dolce, di concentrazione funzionale su ferro, di concentrazione funzionale su gomma.

La proposta progettuale fin qui esposta dovrà essere accompagnata dal contestuale miglioramento del trasporto pubblico su ferro e su gomma, per garantire ai turisti, così come agli utenti sistematici, un adeguato servizio di “mobilità come strumento” (“Partire/arrivare”, “accesso all’area di riferimento/destinazione finale”). A tal fine, l’esercizio del TPL andrà riorganiz-

zato in una rete gerarchizzata in rete principale e rete di adduzione, così da creare assi forti di mobilità in corrispondenza delle linee ad elevata domanda ed ipotizzare servizi alternativi a quelli attuali per le aree a domanda debole, eliminando sovrapposizioni delle linee, riducendone il numero e realizzando nuovi collegamenti sulla base del rapporto domanda/offerta.

La dorsale ionica, sia tra Catania e Siracusa che a sud del capoluogo, è caratterizzata da un'elevata domanda di trasporto; l'ipotesi progettuale prevede, sfruttando la rete esistente, la realizzazione di un servizio ferroviario suburbano (più veloce ed a maggiore frequenza) nella tratta Siracusa-Catania nella tratta Siracusa-Noto, passante per le stazioni di Cassibile, Fontane Bianche ed Avola, mediante una modifica dell'attuale esercizio.

Per un adeguato collegamento di questo asse forte di mobilità con il restante territorio, è opportuno pensare alla realizzazione di linee *feeder*, ovvero un sistema di trasporto pubblico su gomma di adduzione all'asse principale e ad esso connesso mediante opportuni nodi per lo scambio modale.

La nuova rete di autolinee, convenientemente integrata con il trasporto su ferro, è di tipo gerarchico e comprende tre tipologie di collegamenti:

- autolinee espresse, che affiancano via autostrada i servizi ferroviari sulla direttrice Catania-Siracusa-Rosolini (Catania-Siracusa, Siracusa-Rosolini e Lentini-Catania) in una prima fase di attesa dell'adeguamento dell'esercizio ferroviario;
- autolinee primarie che servono collegamenti di tipo locale ad alta frequenza e fanno arrivare gli utenti ai nodi delle autolinee espresse e delle stazioni ferroviarie;
- autolinee secondarie che operano un servizio più capillare tra i comuni della provincia ma per il quale la domanda è sempre tale da giustificare un servizio di tipo rigido.

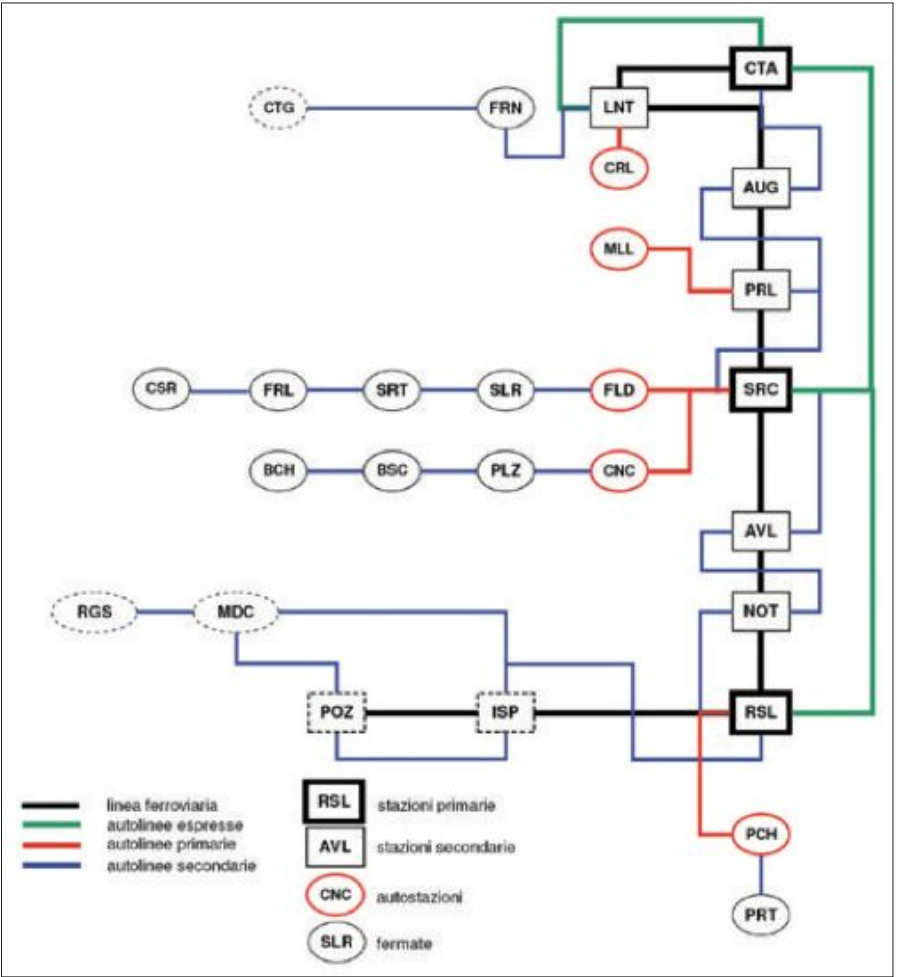
Gli scambi avverranno nei nodi della rete, anch'essi gerarchizzati in funzione dei collegamenti che vi convergono e progettati in modo da assicurarne la corretta funzionalità sia a livello temporale (coincidenze di orari e linee per favorire lo scambio) che spaziale (localizzazione, accessibilità, presenza di servizi complementari).

Si evidenzia che è forte desiderio dell'amministrazione provinciale l'istituzione di "servizi pubblici turistici di linea", eserciti nel periodo estivo quando la domanda di mobilità sistematica, in particolare studentesca, è notevolmente ridotta, utilizzando gli stessi mezzi ma con orari e frequenze convenienti per l'utenza turistica.

In attesa che ciò possa attuarsi è stata già realizzata l'iniziativa "Siracusa Provincia Aperta" ispirata dal PRIN di cui alla presente pubblicazione: grazie al protocollo d'intesa tra gli operatori del trasporto locale, la Provincia Regionale e i Comuni, i turisti possono usufruire di servizi di trasporto su prenotazione con costi fissi al km, che comprende due ore di

sosta nel sito prescelto, flessibile per orario, numero di posti, durata e destinazione turistica (singola o multiple).

Infine un intervento di rilievo già attuato dal Comune di Siracusa, riguarda l'accessibilità ad Ortigia; questa difatti, grazie ad una differente tariffazione della sosta, ha recuperato l'uso del pregiato centro storico, in particolar modo con modalità dolci, favorendo la fruizione turistica (Ignaccolo e Caprì, 2005; Ignaccolo et alii, 2006).



## *Val di Mazara I livelli di servizio infrastrutturale e la mobilità dolce a confronto con l’ecosistema insediativo*<sup>1</sup>

di Tullio Giuffrè, Antonino Panzarella, Luca Raimondo

### Storia e inquadramento dell’area di studio

In Sicilia una sottile linea rossa lega da sempre lo sfruttamento delle risorse, il soddisfacimento di mercati di riferimento e lo sviluppo della rete infrastrutturale. Il governo borbonico, essendo scettico sulla remuneratività degli investimenti ferroviari e poco propenso ad aggravare il deficit pubblico, fino al 1859 non considerò la possibilità di costruire ferrovie in Sicilia. In quello stesso anno, tuttavia, *l’Istituto di incoraggiamento di agricoltura, arti e mestieri di Palermo*, bandì un concorso per una monografia su un’ipotetica rete ferroviaria. Il primo vero atto pianificatorio della rete ferroviaria siciliana avvenne con i decreti del 25 giugno e del 17 agosto 1860. Il governo provvisorio, di cui era prodittatore Depretis, avviò lo studio per la costruzione di tre linee ferrate (Palermo-Termini-Lercara, Messina-Catania e Caltanissetta-Licata), successivamente confermato dal nuovo Governo centrale.

Il primo tronco ferroviario siciliano, inaugurato nel 1863, congiungeva le località di Palermo e Bagheria. Il successivo anno la linea fu estesa per ulteriori 18 km, in modo da raggiungere il territorio di Trabia. Gli itinerari in fase di realizzazione durante il primo decennio posteriore all’unificazione d’Italia erano mirati soprattutto allo sviluppo economico dell’isola. Infatti, in genere le linee mettevano in collegamento le miniere di zolfo (esportato in grandi quantità verso paesi come la Francia e l’Inghilterra) con i principali porti commerciali della regione.

Le caratteristiche orografiche del territorio siciliano, soprattutto nel suo entroterra, limitavano la possibilità di realizzare linee ferroviarie ordinarie a

<sup>1</sup> Tullio Giuffrè è autore dei paragrafi: *Storia e inquadramento dell’area studio* e *La mobilità nella punta occidentale della Sicilia*. Antonino Panzarella è autore dei paragrafi: *Le ragioni della mobilità lenta per il turismo*, *La mobilità lenta nella punta occidentale della Sicilia* e *Per una progettualità diffusa*. Luca Raimondo è autore dei paragrafi: *Mobilità e ambiente*, *Ambiti dell’insediamento umano* e *Mobilità e qualità dell’ambiente urbano*.

meno di costruire numerosi ponti e viadotti con costi che sarebbero stati proibitivi e certamente non giustificati dalla domanda di trasporto.

Nel 1885 erano stati realizzati ben 796 km di infrastrutture ferroviarie con scartamento ordinario. Circa contemporaneamente fu intrapresa la costruzione di linee a scartamento ridotto nettamente meno costose delle linee ordinarie che, comunque, in ragione delle difficoltà orografiche, avrebbero richiesto la realizzazione di numerose ed imponenti opere d’arte. L’estensione delle linee a scartamento ridotto raggiunse i 500 km nel 1927, interessando quasi tutte le città siciliane superiori ai 15.00 abitanti:

La rete secondaria raggiunge nel 1905, anno di costituzione delle Ferrovie dello Stato, un’estesa di 1.218 km. Nel periodo 1930-1935 fu costruita la linea Palermo-Monreale-Altofonte-Piana degli Albanesi-San Cipirello-Camporeale. Nel 1980 l’unica linea rimasta in esercizio era la Castelve-trano-Ribera soppressa con D.M. del 1 luglio 1986.

Durante i primi decenni di regno dei Borboni, non fu intrapresa alcuna pianificazione infrastrutturale di tipo viario con la conseguenza che i collegamenti stradali risultavano assolutamente antiquati e rappresentavano un fortissimo deterrente alla crescita economica della Sicilia<sup>2</sup>. Nell’aprile del 1808 fu istituita una Giunta “preposta alla costruzione delle strade” che in una prima fase si occupò della classificazione delle rotabili. Queste furono suddivise in tre classi di importanza, segnatamente:

1° classe: traverse consolari, collegavano le città principali;

2° classe: traverse principali, collegavano i centri minori con le città;

3° classe: traverse secondarie, di comunicazione tra i comuni minori.

Nel periodo compreso tra il 1778 ed il 1824 furono costruite 252 miglia di strade consolari, che per lo più si dipartivano a raggiera da Palermo. Già nel 1838 la rete viaria siciliana aveva un’estensione di 505 miglia. Ulteriori provvedimenti per il completamento della rete stradale si ebbero a seguito del Decreto n. 4996 del 17 dicembre 1838.

È stato stimato «che tra il 1839 ed il 1852 le nuove strade realizzate raggiungevano un’estensione complessiva di 709 Km». Nel 1860 in Sicilia moltissime strade erano iniziate, poche erano complete, in alcune mancavano i ponti, in molte poi le pendenze troppo forti e la mancanza di opere di sostegno e di completamento rendevano pressoché impossibile il traffico. Lo sviluppo complessivo delle strade isolate era di circa 2.200 km. Tale situazione di arretratezza della viabilità Siciliana e del Sud Italia, in genere non era più tollerabile.

<sup>2</sup> A tal proposito, un economista siciliano dell’epoca, Vincenzo Emanuele Sergio, pubblicò una “*Lettera sulla pulizia delle pubbliche strade in Sicilia*” in cui venivano spiegate le ragioni per le quali la realizzazione di nuove strade avrebbe migliorato le condizioni socioeconomiche della regione. Tra queste furono menzionate: la riduzione dei costi di trasporto, la migliore accessibilità ai feudi da parte dei baroni, la maggiore sicurezza per i viaggiatori che spesso morivano nell’attraversare i fiumi a guado, la migliore accessibilità ai territori interni ed il conseguente incremento della produzione agricola.



## La mobilità nella punta occidentale della Sicilia

Il sistema urbano della punta occidentale della Sicilia, oggi, presenta una distribuzione delle funzioni urbane equilibrata sebbene differenziata, che si lega ad un più accentuato policentrismo retto dalle città di Trapani, Marsala e Mazara più grandi per demografia e attività.

Le dinamiche demografiche nell’ultimo decennio segnalano una accentuata polarizzazione della popolazione sulle aree costiere a discapito delle aree interne. Oltre le configurazioni con caratteristiche urbane, c’è un vasto entroterra rurale a più bassa densità demografica, caratterizzato dalla presenza di risorse agricole, ambientali e culturali. Tale distribuzione delle attività antropiche si riflette integralmente sulle caratteristiche del sistema della mobilità, da quella dei collegamenti marittimi a quelli stradali. Infatti, nella città di Trapani è possibile individuare il caposaldo della rete di trasporti, dal Porto all’Aeroporto di Birgi Vincenzo Florio, sino al centro di interscambio di molteplici autolinee che irradiano i collegamenti regionali all’intero territorio, da Mazara del Vallo a Gibellina.

Nel settore dei collegamenti passeggeri sono di rilievo i collegamenti con le isole Egadi e Pantelleria, maggiormente frequenti nel semestre primaverile e estivo, e di minore significatività quelli con Napoli e Cagliari. Nell’ambito delle direttrici di trasporto internazionale è allo studio il collegamento Trapani-Malta mentre ormai può considerarsi consolidata la tratta Trapani-Tunisi e, con alterne fortune, con alcuni paesi della *sponda settentrionale dell’Africa* (Algeria, Marocco e Libia).

Il porto Marsala è attualmente degradato, esposto ai venti di Scirocco con continui interramenti, mentre potrebbe avere buone funzioni turistiche mentre il porto commerciale di Mazara del Vallo conferma la sua vocazione peschereccia.

Nel corso dell’ultimo quinquennio ha acquisito sempre maggiore rilievo l’aeroporto di Trapani-Birgi Vincenzo Florio, che riguardo al traffico passeggeri ha registrato una forte crescita (+34%) tra il 2006 e il 2010. Inoltre le previsioni sulla crescita del traffico passeggeri segnano un incremento annuo dell’8,1% fino al 2015 (circa 2.469.000 pax) e del 3,5% fino al 2025 (circa 3.483.000 pax). La tipologia di traffico è principalmente legata allo sviluppo delle compagnie *Low Cost* e conferma l’irrelevanza del traffico merci. Nonostante i segnali positivi di sviluppo della modalità di trasporto, è da riscontrare la scarsa accessibilità stradale e ferroviaria all’aeroporto che risulta il penultimo per accessibilità su 9 scali analizzati nell’Italia meridionale. I collegamenti offerti dalla rete ferroviaria devono considerarsi assolutamente carenti poiché retti da binario unico non elettrificato. I progetti in corso del Gruppo Ferrovie dello Stato per l’area in esame non prevedono interventi significativi ad esclusione di un potenziamento del collegamento che potrebbe servire lo scalo aeroportuale di Birgi con un servizio automatico dalla stazione centrale di Trapani.

La rete stradale è caratterizzata preminentemente dall’accessibilità del nodo di Trapani, dove risulta prioritario il completamento dello scorrimento veloce Trapani Birgi-Mazara del Vallo con innesto sulla autostrada A29 Mazara-Palermo. Inoltre sono previsti alcuni interventi di riqualificazione dei collegamenti stradali con l’aeroporto Trapani-Birgi sia da Trapani che da Marsala.

Per le funzioni connesse alle attività di San Vito lo Capo, che costituisce il polo turistico di maggiore rilievo, è utile rilevare lo scarso livello di servizio e di standards di sicurezza, pur considerando positivo che la meta di San Vito sia raggiungibile solo dal lato di Trapani-Custonaci.

## Le ragioni della mobilità lenta per il turismo

Una sorta di viaggio, sicuramente in bicicletta, racconta la realtà siciliana, epurata dalle contraddizioni dell’oggi e sta riscontrando un grandissimo successo nell’opinione pubblica d’oltremarina<sup>3</sup>. I commenti sui social network comunicano un’immagine seducente ed attrattiva di una terra che ha da offrire “ospitalità” nella formula che ogni visitatore desidererebbe trovare: essere accolto a casa di vecchi e lontani amici.

Circa 110 anni prima, nel 1898, un viaggio molto simile (sia relativamente al percorso, sia alle ragioni di fondo) viene compiuto da Luigi Vittorio Bertarelli in sella alla sua bicicletta *singlespeed* (come oggi si usa chiamare la bicicletta monomarcia). Proprio Bertarelli di lì a poco avrebbe fondato il Ciclo Touring Club Italiano. Si tratta del primo viaggio cicloturistico in solitaria compiuto nel territorio siciliano. Lo scopo di questo viaggio è quello di cogliere la realtà vera della Sicilia del tempo, scevra da sentimentalismi romantici e da quei preconcetti che hanno caratterizzato i precedenti viaggi nell’Isola. Si tratta di un viaggio di contatto col territorio, di scoperta, ma anche di un viaggio didattico, formativo per lo stesso protagonista (Bertarelli, 1994).

Quattro anni dopo, nel 1902, sulle orme del racconto di Bertarelli, parte da Roma la prima carovana cicloturistica organizzata dal Touring club, che si conclude a Palermo con un grande convegno sul turismo.

Il grande successo che negli ultimi anni ha riportato il turismo lento (che comprende una vasta gamma di modalità di spostamento non motorizzato nel territorio) è forse dovuto proprio al fatto che la mobilità lenta può rispondere in prima battuta ad una istanza didattica nel rapporto col territorio al di là di ogni implicazione di tipo ecologista o legata allo sviluppo durevole. Una prova ulteriore di questa caratteristica fondamentale

<sup>3</sup> Si fa riferimento alla mini serie televisiva in tre puntate *Sicily Unpacked* trasmessa dalla rete di punta del servizio pubblico in Gran Bretagna, come si apprende da un articolo pubblicato sulla Repubblica Palermo il 4 febbraio 2012 (pag.12) dal titolo “La Sicilia vista dalla BBC Cibo batte mafia, parola di inglesi” si apprende che gli inglesi.

sta nel fatto che i principali mezzi di diffusione di questa modalità di viaggio vengono veicolati sulla WEB attraverso mappe, percorsi, diari, tracce (GPS) tutti sostanzialmente WIKI.<sup>4</sup>

### La mobilità lenta nella punta occidentale della Sicilia

Tra le tipologie di mobilità non motorizzate possibili la mobilità ciclistica sembra essere quella con le carte in regola per costituire reale modalità alternativa al viaggio motorizzato. I due documenti che cercano di sistematizzare in un quadro regionale (Sicilia) gli interventi di mobilità dolce sono lo «Studio per la realizzazione di una rete di percorsi verdi dedicata alla mobilità non motorizzata in Sicilia (2004) e il «Piano della mobilità non motorizzata» (2005). Questi documenti sono importanti perché costituiscono la sistematizzazione coerente delle maggiori potenzialità dei luoghi in rapporto con il resto del territorio regionale. Il territorio oggetto di studio si presenta ben distinto in due ambiti differenti: la fascia costiera, con una estensione variabile dal punto di vista orografico, e l'entroterra in cui i percorsi di mobilità dolce stentano a trovare una ragion d'essere sistemica.

Nell'affrontare un'analisi di ciò che esiste e delle potenzialità in chiave turistico-attrattiva della punta occidentale della Sicilia per quanto attiene alla sua percorribilità lenta, si ritiene dunque importante l'osservazione puntuale delle caratteristiche e degli avanzamenti di utilizzo delle previsioni stabilite dal piano della mobilità non motorizzata. È importante considerare l'interazione di questo sistema con le zone sottoposte a particolari regimi di protezione (come ad es. la RNO dello Stagnone o l'area protetta di Capo Feto); bisogna approfondire la capacità del sistema di attraversare i contesti urbani ed interagire con essi. Gli itinerari cicloturistici previsti per la provincia di Trapani interessano i territori di Trapani, Castelvetro, Custonaci, San Vito Lo Capo, Salaparuta, Poggioreale, Marsala, Salemi, Campobello di Mazara, Mazara del Vallo. Dal punto di vista turistico può risultare di grande importanza considerare anche i percorsi che fanno riferimento ad una rete europea di percorrenze. Nella Sicilia occidentale il progetto Bicitalia della "ciclopista del sole" coincide con il tracciato italiano di EUROVELO n. 7.

Alcuni itinerari sono stati infine previsti nella zona settentrionale della provincia di Trapani, in territorio di Segesta, Castellammare e Alcamo, area non meno bella e interessante delle altre. Purtroppo, rispetto alle grandi potenzialità immediatamente riscontrabili per le caratteristiche orografiche del territorio, risulta ad oggi uno stato di attuazione caratterizzato dall'episodicità

<sup>4</sup> Più avanti vedremo come la "ciclopista del Sole" Eurovelo sia realizzata con un processo controllato basato sul concetto di WIKI. (crf. <http://it.wikipedia.org/wiki/Wiki>).

degli interventi. Una caratteristica importante del sistema territoriale preso in esame è la possibilità di rintracciare percorrenze lente coincidenti con una grande quantità di strade a basso flusso veicolare, nella prospettiva di una integrazione dei flussi di mobilità. È comunque pressoché inesistente un'attuazione in chiave intermodale veloce/lenta del sistema della mobilità nel suo complesso. Le città più grandi, come ad esempio Trapani (dopo l'esperienza dell'America's Cup) e Marsala, hanno ormai intrapreso un percorso virtuoso con l'istituzione di "zone 30" e di progressiva pedonalizzazione dei centri storici, tentando un collegamento con i percorsi territoriali suddetti. San Vito, come testa di serie del turismo dell'area, attua una politica specifica per parcheggi e pedonalizzazioni ormai da tempo. Molti recenti documenti strategici dei territori pongono grande attenzione alla tematica delle mobilità alternative, intuendone le potenzialità non solo in chiave turistica.

### Per una progettualità diffusa

Il cicloturismo costituisce una nicchia di attività caratterizzata da esigenze specifiche. Il cicloturista necessita di spazi specificamente dedicati alla cura e alla manutenzione del proprio mezzo. Il portale *Albergabici* è mirato alla ricerca di strutture ricettive che mostrino una particolare attenzione per chi si sposta in bicicletta. A livello nazionale, le regioni che presentano un numero molto elevato di strutture censite sono il Veneto (235), la Toscana (229) e la Lombardia (178). In Sicilia le strutture censite sono 119. Dai dati analizzati emergono due fatti fondamentali: il numero di strutture censite in Sicilia è piuttosto alto rispetto alla media nazionale (75); la Sicilia, insieme alla Puglia, è l'unica regione del meridione verso la quale si manifesta uno spiccato interesse cicloturistico. Nella provincia di Trapani le strutture già censite sono 18, più che altro distribuite lungo la fascia costiera.

La presenza di strutture specializzate conferma, in effetti, che una certa tendenza in atto spinge sempre più operatori ad investire sul settore. I sistemi Wiki (accennati in apertura) contribuiscono al momento ad affermare (piuttosto per le proprie caratteristiche peculiari del territorio) la punta occidentale della Sicilia come meta preferita del viaggiatore lento in Sicilia. Il vero problema da risolvere al momento è la legittimazione dei soggetti locali che possono candidarsi alla gestione dei percorsi. In tutto il territorio regionale, infatti, molte associazioni (sportive o culturali) facenti capo a coordinamenti nazionali e non, si muovono da tempo per la valorizzazione di tracciati o percorsi dei quali in alcuni casi sono anche "scopritori". Il caso della "Piducchiusa" (un tratto della linea dismessa Dittaino-Caltagirone) o di alcuni percorsi inediti nel geleso, agrigentino o siracusano rappresentano molto bene la capacità delle forze endogene del territorio di portare avanti istanze dal

basso che possono integrarsi con le “pianificazioni” dall’alto. Il problema di molti interventi realizzati è infatti costituito dalla gestione e manutenzione, che ove non c’è o è intermittente porta a vanificare anche le progettualità più interessanti. La strada di un affidamento alla rete di associazioni coordinate di tutto il sistema della mobilità dolce potrebbe garantire una fertilità progettuale, forte della conoscenza capillare del territorio della quale sono portatrici, ma, soprattutto una garanzia di integrazione tra percorsi e sistema dell’offerta turistico/ricettiva.

### **Mobilità e ambiente**

Le specificità del territorio e dell’ambiente sono il punto di forza attraverso cui, si auspica, possa avvenire la riqualificazione della realtà urbana. Ciò, nella prospettiva della attivazione di progetti culturali di risanamento, oggi più che mai in crisi. In tal senso la valorizzazione della dimensione ecologica e ambientale rappresenta la strada più evidente affinché possano essere manifestati i presupposti per uno sviluppo che appartenga alle comunità e quindi sia radicato ai luoghi e sia sostenibile. I motivi di questa crisi sono molteplici e hanno anche radici antiche. Tuttavia, se inquadrati alla luce degli scenari odierni, questi sono in un modo o nell’altro riconducibili alla globalizzazione. Si può affermare che la globalizzazione da un lato destabilizza i territori perché riduce i mercati in sito delle economie locali e dall’altro determina opportunità legate alla riqualificazione delle risorse, aumentando le utenze.

Ciò si spiega per il generale aumento di un ceto medio che, generalmente soddisfatto dai beni di consumo standardizzati, testimonia il *trend* di crescita della domanda per i beni radicati al territorio (beni naturalistici, storico-artistici, culturali, agro-alimentari). Il territorio diventa, quindi, più importante poiché acquista una sua autonomia di contrasto alle tendenze destabilizzanti del mercato globale. La disponibilità di beni radicati ai territori (boschi, prodotti agricoli, coste, beni artistici, archeologici, emergenze storico-culturali, agro-alimentari), permette la crescita di risorse spendibili dalle comunità locali. In tal senso, un’accorta politica che promuova in sinergia la conservazione e valorizzazione di questi beni e il potenziamento di una mobilità al servizio dell’accoglienza turistica, rappresenta la base per contribuire a determinare un avvio delle linee progettuali utili allo sviluppo locale.

### **Ambiti dell’insediamento umano**

Le caratteristiche geomorfologiche, vegetazionali e ambientali della punta occidentale della Sicilia consentono di individuare almeno tre tipologie di sistemi insediativi. Ciascuna di queste è caratterizzata da distinte storie naturali

e antropiche, strettamente intrecciate nel corso del tempo, che hanno conferito singolarità ai fatti naturali e alle vicende economiche ad esse correlate:

- il sistema costiero, compreso grossomodo tra le pendici di Monte San Giuliano e Campobello di Mazara;

- il sistema dei rilievi, che fa capo ad un asse che collega Palermo-Alcamo-Trapani e che comprende i comuni di Alcamo, Castellammare del Golfo, Buseto Palizzolo, San Vito Lo Capo, Custonaci, Valderice, Erice, Trapani, Paceco, caratterizzato dalla penisola montuosa di Capo S. Vito;

- il sistema collinare dell’entroterra, la Valle del Belice, inquadrato in un area compresa tra i comuni di Poggioreale, Gibellina, Santa Ninfa, Salaparuta, Vita, Salemi, Partanna, Castelvetro.

Questi tre ambiti di riferimento, hanno ovviamente forti connessioni tra loro. Ciò si è accentuato anche attraverso la costruzione dell’attuale forcella autostradale A29 Palermo-Trapani che, in prossimità del territorio di Alcamo, si biforca in direzione di Mazara del Vallo. Si ritiene che il potenziamento delle risorse territoriali storiche e ambientali del Belice, vero e proprio cuore culturale della punta occidentale della Sicilia, possa costituire il punto di partenza affinché siano poste le basi per uno sviluppo economico capace di irradiarsi in tutto il suo immediato intorno. Il Belice è infatti una realtà ricca di risorse che pur se versa in uno stato di notevole fabbisogno ha dimostrato dopo il terremoto del 1968 una vitalità nuova anche se ancora espressa in modo latente. Su di esso si ritiene utile fare ulteriori considerazioni.

### **Mobilità e qualità dell’ambiente urbano**

Tutto il sistema collinare che in generale definisce la realtà del territorio del Belice si caratterizza per uno stato di depressione sociale e in alcuni casi economico che può essere considerato in parte derivante ancora dall’evento sismico del 1968. Le realizzazioni dei piani di trasferimento post-terremoto, nella speranza di imprimere una generale rivitalizzazione dell’intera area, non hanno sortito gli effetti desiderati, anche se hanno fornito attraverso la crescita delle attività edilizie economie per investimenti nell’agricoltura. Essi comunque sono stati costruiti senza alcun riferimento alla realtà ambientale dei luoghi e spesso con modelli di un consumo razionalismo troppo rigidi, e senza alcuna visione territoriale.

I beni rappresentati dalle architetture storiche e dalle risorse ambientali non si sono avvantaggiati dello sviluppo dell’agricoltura che di fatto c’è stato. Ciò ha impedito lo sviluppo del turismo nelle aree interne. Queste potenzialità possono diventare oggi occasione per uno sviluppo delle economie delle aree interne se si punta a forme di turismo legato ad un rapporto più stretto con gli avanzamenti tecnico-scientifici legati alle potenzialità dell’agricoltura. Allo



stato attuale, infatti, le cittadine del Belice non hanno qualità insediative, né presentano un sistema di verde che contrasti efficacemente le esternalità negative come quelle derivanti dall'inquinamento prodotto dalla combustione dei veicoli, specialmente nella stagione estiva. Accade che i turisti in arrivo si trovino immersi in una realtà priva di spazi pubblici adeguatamente organizzati a soddisfare l'esigenza di un soggiorno confortevole. L'assenza di un tessuto sociale ricco di intraprese e capace di accogliere una domanda sociale oramai aggiornata da nuove tecnologie e da una nuova richiesta di qualità ambientale, rende le città poco appetibili. Una politica amministrativa che vuol darsi un progetto di sviluppo economico basato sul turismo culturale, non può non essere sensibile al tema della mobilità e della riqualificazione dell'ambiente urbano. Utilizzare le risorse locali, esaltando quelle che sono le ricchissime vocazioni espresse dal territorio è, quindi, l'azione prioritaria da effettuare se si vogliono potenziare le intraprese turistiche capaci di risolvere le economie locali. Il sistema territoriale compreso tra il Belice e il Modione si caratterizza per un'altissima densità di reperti archeologici che si spingono a sud fino a Selinunte e alle cave di Cusa. La costruzione di una rete di viabilità corredata di vegetazione autoctona, capace di collegare i centri del Belice ai siti archeologici, realizzerebbe una elegante dorsale di collegamento con i templi di Selinunte. Non basta quindi una infrastruttura ecologica urbana che garantisca un soggiorno turistico confortevole, così come non è sufficiente potenziare una rete infrastrutturale di mobilità capace di interconnettere i beni comuni del territorio. La capacità di creare eventi contribuendo al rinnovamento dell'immagine culturale di un luogo, è certo un ingrediente utile per richiamare flussi turistici. Il *Cous-Cous* Festival di San Vito Lo Capo costituisce certamente un esempio. Esso infatti pur svolgendosi fuori dell'area del Belice ne raccoglie i prodotti agricoli e rappresenta un significativo esempio per iniziative capaci di declinare i valori del territorio con il turismo.

## Riferimenti bibliografici

- Aa. vv (2011), *XI Rapporto sul Turismo in Calabria*, SIT Calabria.  
Aa. vv (2009), *Piano Territoriale di Coordinamento*, Provincia di Cosenza.  
Aa. vv. (2010), *Piano Strategico di Marketing Turistico*, Regione Calabria.  
Aa. vv. (2001), *Rapporto di priorità strategiche, territoriali e settoriali*, Provincia di Cosenza.  
Bertarelli L. V. (1994), *Sicilia 1898. Note di una passeggiata ciclistica*, Sellerio, Palermo.  
Busà G. (2008), *Analisi quali-quantitativa dei flussi turistici nella provincia di Siracusa: dati a confronto*, Siracusa.  
Crisafulli A. (2000), "Il sistema ferroviario siciliano e l'inchiesta Borsani-Bonfodini", in *Ingegneria ferroviaria*, 7/2000.  
De Castro M. (2010), *Mobilità sostenibile. Approcci, metodi e strumenti di governance*, Edizioni Altravista.  
Ejarque J. (2003), *La destinazione turistica di successo. Marketing e management*, Hoepli, Milano.  
Festa D.C. et alii (2007), "Trasporti e territorio: le ragioni dell'oggi, le scelte per il futuro". In Francini M. a cura di, *Modelli di sviluppo di aree interne ad alta ruralità*, Centro Editoriale e Librario Unical.  
Francini M. Palermo A. (2007), "La pluralità delle azioni attivate e attivabili nel territorio rurale delle Valli del Crati e dell'Esaro", in *Lo spazio della produzione agricola e il suo rapporto con la città dilatata e con la dimensione neo-metropolitana degli insediamenti umani*, Area Vasta, n. 14, Salerno.  
Francini M. Viapiana M. F. (2007), "Progetto preliminare di un Piano Strutturale Associato per le aree ad alta ruralità". Francini M. a cura di, *Modelli di sviluppo di aree interne ad alta ruralità*, Centro Editoriale e Librario Unical.  
Fumagalli N. Colombo C. (2011), *I waterfront extraurbani: elementi per la riqualificazione del paesaggio di frangia*. Atti del Convegno di Medio Termine, Associazione Italiana di Ingegneria Agraria, Belgirate.  
Ignaccolo M. Capri S. (2005), "Pedestrian accessibility and mobility within the island of Ortigia, Siracusa". In: *Vivere e camminare in città - Mobilità pedonale e trasporto pubblico*. Brescia, Cremona, Piacenza, 2000, p. 421-431.  
Ignaccolo M. Capri S. Giunta U. Inturri G. (2006), "Discrete choice model for defining a parking-fee policy on the island of Ortigia, Siracusa". *Journal of Urban Planning and Development*, vol. 132 - No. 3, p. 147-155.  
Iseppi F. (2011), "Editoriale", in *Qui Touring*, n. 12, Dicembre.  
Kalla-Bisholi P. M. K. (1969), *Mediterranean Island railways network*, Abbott&Charles.  
La Greca P. Barbarossa L. Ignaccolo M. Inturri G. Martinico F. (2011), *The density dilemma. A proposal for introducing smart growth principles in a sprawling settlement within Catania Metropolitan Area*, Cities 28.  
Magnaghi A. (2000), *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino.  
Maternini G. Pezzagno M. (1999), *Le caratteristiche funzionali delle greenways: un primo approccio metodologico*, in Atti del 2° Convegno Europeo sulle Greenways, Milano.

Ministero dei Lavori Pubblici (1878), Cenni monografici sui singoli servizi, vol. 4: *Le strade ferrate*, Roma.

Osservatorio Turistico Aretuseo (2011), Turismo 2010/11, *Siracusa and Territory Tourist's Satisfaction*, Siracusa.

Osservatorio Turistico della Regione Siciliana (2010), *Il turismo in Sicilia. I flussi dell'incoming nazionali ed internazionali 2008-2009*.

Pezzagno M. (2002), *Greenways nella pianificazione urbana e territoriale*, Sintesi Editrice.

Provincia Regionale di Siracusa (2010), *Analisi e progetto del sistema dei Trasporti*.

Secchi B. (1996), “Descrizioni/Interpretazioni”, in Clementi A. Dematteis G. Palermo P.C. a cura di, *Le forme del territorio italiano*, Vol. I Laterza, Roma-Bari.

Shoard M. (1997), *This Land Is Our Land: The Struggle for Britain's Countryside*, Gaia Books, London.

Solnit R. (2002), *Wanderlust. A History of Walking*, Penguin Books, New York. Ed. It. *Storia del camminare*, Bruno Mondadori, Milano.

Toccolini A. Fumagalli N. Senes G. (2004), *Manuale per la progettazione dei percorsi verdi*, Maggioli Editore, Rimini.

Turri E. (2004), *Il paesaggio e il silenzio*, Marsilio, Venezia.

Viapiana M. F. (2007), “I paesaggi della Valle del Crati”. In Francini M. a cura di, *Modelli di sviluppo di aree interne ad alta ruralità*, Centro Editoriale e Librario, Università della Calabria.

Parte Terza

La Stanzialità

a cura di Elvira Petroncelli

- Contributi:
- Giada Bini
  - Giulia Bonafede
  - Antonia Cataldo
  - Maria Colucci
  - Mauro Francini
  - Paola Nicoletta Imbesi
  - Paolo La Greca
  - Daniele La Rosa
  - Elvira Petroncelli
  - Carla Quartarone
  - Maria Francesca Viapiana

## *Stanzialità, turismo, territorio tra locale e globale*

di Elvira Petroncelli

### **Premessa**

Oggi l’umanità si trova sempre più a vivere situazioni estreme caratterizzate da forti contraddizioni. L’uomo si fa quasi fagocitare dalla nuova dimensione globale pur se è intimamente portato a ricercare forti riferimenti, a voler segnare i propri spazi, a relazionarsi con persone e luoghi. Se da un lato egli ritiene di riuscire ad acquisire nuove potenzialità e “dimensioni“, di fatto rischia di sperdersi e di annullarsi, di non dare spazio al suo innato bisogno di rapportarsi ai luoghi che vive e con i quali direttamente e fisicamente si relaziona. Si riconosce parte di una dimensione superiore, unitaria e globale, con la quale intesse continue forme di scambio e di rapporto immateriale, fruisce di “non luoghi” che lo portano a sviluppare forme di indifferenza ai contesti.

Tutti i comportamenti e le azioni dell’uomo, consapevolmente o inconsapevolmente, riflettono il nuovo modo di guardare il mondo, espressione di innovative forme di rapporto tra “luogo” e “globo” (local e global), ove il primo può arrivare a rivestire un ruolo nevralgico: appare sempre più possibile interagire con il globale attraverso pratiche virtuose nel locale.

Tale nuova realtà induce radicali modificazioni nei modi di vita e nelle relative aspirazioni e la ricerca di una migliore qualità si esplicita sempre più nella domanda di disponibilità e di accessibilità a tipi diversi di servizi. La “glocalizzazione” implica e innesca flussi, stimola mobilità e cambia la valenza del senso di appartenenza e delle identità, modificando l’essenza ed il ruolo della stanzialità. La tracciabilità si carica di nuovi valori.

Il tradizionale concetto di stanzialità<sup>1</sup> per alcuni versi appare in dissonanza

<sup>1</sup> Se si considerano etimologie e valenze di alcuni termini che sono venuti a configurare il concetto di stanzialità, emerge come “abitare” implica il *trattenersi* e *rimanere*. Risulta cioè connotato da una dimensione spaziale e una temporale (trascorrere un tempo in un luogo per averne cura), rendendo implicita l’idea di un tempo che permane e di una “durata”. Invero, la qualificazione della stanzialità è stata nel tempo anche arricchita da altri elementi. Il verbo latino “colere”,



rispetto alle attuali forme di vita, pur se risulta incontrovertibile il permanere del bisogno di riferimenti stabili nel tempo e di “legami” visti non come vincoli, ma come elementi significativi che all’uomo permettono di non sentirsi in balia degli eventi, ma timoniere della propria esistenza.

Storicamente la stanzialità è stata in un certo senso considerata come una condizione ideale e fortemente statica, pur se in un’ottica di tappa di un processo e percorso di vita. Di contro, l’attuale convinzione che la mobilità sia congeniale alla natura umana e veicolo di crescita individuale e sociale, nel fare assurgere la mobilità a principale caratteristica della modernità porta la stanzialità a doversi confrontare, da un lato, con quanto si va modificando nei modi di vita e di relazionarsi e, dall’altro, con ciò che le nuove tecnologie rendono possibile<sup>2</sup>.

Al di là delle diverse considerazioni e dei differenti approdi culturali è qui in breve il caso di rilevare l’opportunità di abbandonare visioni dicotomiche e antitetiche a favore di declinazioni congiunte, volte a centrare l’attenzione sull’apporto che, per un migliore sviluppo dell’essere umano e della qualità della vita, può essere dato da una logica che guarda alle complementarità ed a forme di interazione. Trovare forme di coesistenza e declinazioni integrate e/o complementari diviene oggi un imperativo categorico e porta a riflettere su possibili strategie capaci di far leva sul sistema di scambi e di relazioni che si cerca continuamente di implementare. Dopotutto, la stessa stanzialità e l’itineranza, per quanto in apparente antitesi, nel tempo sono risultate sempre strettamente connesse, l’una era possibile in presenza dell’altra: il “mercato” permetteva l’approvvigionamento agli stanziali, così come gli itineranti (mercanti, in questo caso), alimentando la domanda degli stanziali, permettevano nuove stanzialità.

Per quanto nel parlare di stanzialità storicamente sempre si è inteso fare riferimento inequivocabilmente ad una forma di dimora stabile, le mutate modalità di vita inducono oggi a rendere il discorso più articolato. La ricerca di elementi persistenti, significativi e referenziali, porta ad individuare forme diverse di stabilità che i nuovi sistemi di vita determinano. Esse sono l’esito di istanze che la comunità esprime, auspicandosi di vedere soddisfatti i propri bisogni. Al di là di tipologie e caratteri diversi, ossia, ciò che non viene mai

ad esempio da cui proviene anche il nostro *agricoltura* con l’accezione di coltivazione dei campi (che ha dato origine a forme stabili di residenza e segnato l’abbandono della vita nomade), ha assunto anche la valenza di *abitare*, cioè di *vivere stabilmente in un determinato luogo*. La coltivazione dei campi esige infatti continue e attente cure. Da qui il termine “cultum” - utilizzato non solo per il coltivare, quanto per *far crescere* e in generale quale *cura per qualcosa*- da cui discende il più recente valore assegnato al termine “cultura” come *complesso di conoscenze, tradizioni e saperi di popoli*, considerate fondamentali e meritevoli di essere trasmesse alle generazioni successive, avvalendosi di una *cultura orale* (tramandata attraverso la memoria degli anziani) e di una *cultura materiale* (espressa dai manufatti prodotti dalle comunità).

<sup>2</sup> D’altra parte anche i binomi casa/lavoro, o quello lavoro/tempo libero, in tempi più o meno recenti sono stati oggetto di analoghe riconsiderazioni in merito a questioni legate ad esempio al variegarsi delle attività e delle relative domande ed alle ricche relazioni spaziali e funzionali che si sono andate configurando.

meno è l’esistenza di relazioni luoghi/attività, vale a dire il configurarsi di uno stretto legame tra i luoghi e i soggetti che svolgono le attività, in funzione dei bisogni che queste possono venire a soddisfare.

Caratterizzare i luoghi e favorire la formazione di valori identitari appare oggi un’esigenza sempre più forte proprio di fronte al senso di instabilità generato dall’annullamento di elementi prima referenziali e dall’ineludibile avanzare di una particolare indifferenza ai luoghi: la stanzialità da sempre ha e avrà bisogno di far leva su valori identitari.

## Conoscere il contesto

Pur se dall’analisi dei rapporti tra i soggetti ed i luoghi emerge una casistica infinita, come suggerito da Costanza Caniglia Rispoli e Amalia Signorelli (2008) è interessante distinguere e considerare separatamente tre tipologie di struttura dei rapporti tra soggetti e luoghi.

Nella prima vengono fatti rientrare i *rapporti tra un soggetto* (individuale e/o collettivo) *e i luoghi*: a seconda che i luoghi servano ai soggetti per localizzare il “luogo” del soddisfacimento di *bisogni primari o biologici*, *bisogni sociali* o *bisogni culturali*, è possibile delineare forme di rapporto diverse che riportano a tipi differenti di stanzialità in ragione della funzione manifesta e della stessa tipologia funzionale.

Entrano a far parte della seconda tipologia i *rapporti tra soggetti* (individuali e/o collettivi) *nei luoghi*: in questo caso il loro studio aiuta a comprendere «...il condizionamento che i rapporti tra soggetti esercitano sui luoghi e, viceversa, quello che i luoghi esercitano sui rapporti tra soggetti», segno delle funzioni latenti dei luoghi (soddisfacimento, senso del luogo, condizionamento).

Infine la terza tipologia prende in considerazione i *rapporti tra i luoghi nell’esperienza e nelle rappresentazioni mentali dei soggetti* (individuali e/o collettivi): tale tipologia di rapporti porta a evidenziare la funzione cognitiva e valutativa, la quale implica una dimensione conoscitiva alla quale segue la definizione del valore che ai luoghi si assegna.

L’insieme dei rapporti tra i luoghi permette la costruzione, nella mente di ciascuno dei soggetti, di una sorta di mappa mentale del mondo, di cui si avverte un forte bisogno per sentirsi più saldi<sup>3</sup>. È in tale contesto che occorre riconsiderare con attenzione i valori della stanzialità e traguardare quelle che possono venire a configurarsi come possibili nuove forme.

<sup>3</sup> «Ogni soggetto è infatti portatore di una mappa mentale del mondo che gli consente di orientarsi nei rapporti con i luoghi e con gli altri soggetti e, attraverso le rappresentazioni, di essere mentalmente in rapporto con gli altri e con soggetti distanti. ... La diversità delle mappe è legata, con relazioni di effetto-causa-effetto, alla diversità delle condizioni e dei percorsi storico-sociali dei vari gruppi di soggetti umani...» (Signorelli, 2008).

Il passaggio da una forma insediativa prevalentemente agricola a realtà industriali e terziarie, nonché i mutamenti dei sistemi di vita, ha notevolmente inciso sul tradizionale concetto di **luoghi della stanzialità**. Se da un lato è possibile riconoscere che si vengono a delineare nuove forme di rapporto dei gruppi sociali con i luoghi, in ragione dell'esaltazione di alcuni tipi di istanze, è pur vero che, in assenza di chiari processi identificativi che stimolano il senso di appartenenza, maggiore è il rischio di indurre un'indifferenza ai luoghi e di favorire comportamenti vandalici, forme di rifiuto o di autoesclusione.

Se enfatizziamo la dimensione spaziale del termine stanzialità, dando rilievo all'esistenza di rapporti abituali protratti nel tempo, e portiamo l'attenzione soprattutto sulle relazioni consuetudinarie che configurano forme di relazioni durevoli e regolari con un luogo, anche se discontinue, è facile distinguere, oggi, almeno quattro tipologie principali di stanzialità sul territorio.

La *stanzialità della famiglia*, la più canonica ed in un certo senso basilare, che si sostanzia in una molteplicità di valori che permettono di percepire il territorio come proprio luogo di vita, pur in assenza di reali rapporti diretti. Il luogo di origine del gruppo sociale, con il quale ci si sente in stretta relazione, può arrivare ad assumere un valore immenso capace di generare di riflesso un forte senso di appartenenza, o al limite di esclusione, pur se di fatto questo non costituisce la dimora abituale. Elementi materiali e immateriali possono cioè riuscire a sollecitare forti stimoli e ad evocare sensazioni, proprio in ragione della loro stabilità e durata nel tempo, esprimendo l'essenza della stanzialità. La stanzialità della famiglia può essere originata, dunque, da situazioni pregresse, così come da scelte rese possibili dal mutare delle circostanze e delle istanze indotte, vuoi dall'innovazione tecnologica che dai diversi modi e gradi di soddisfazione.

La *stanzialità del lavoro* sempre più spesso, anche in virtù dei nuovi processi di globalizzazione, porta a vivere territori differenti da quelli di residenza abituale (a cadenza giornaliera, settimanale, mensile) e a "sentire" come proprio luogo di vita non solo il luogo di origine o quello di dimora. Questa sorta di dicotomizzazione può indurre un'indifferenza ai luoghi, a spostare l'attenzione sulla mobilità o sulla capacità di fornire servizi, a declinare una nuova forma di stanzialità. Il territorio viene così vissuto come luogo di transizione e annullato mentalmente, generando una indifferenza ad esso o, *in extremis*, una indifferenza ai luoghi in generale.

La *stanzialità dei servizi*, come la tipologia precedente, è fortemente condizionata dalla localizzazione di tutte quelle attività che offrono servizi più o meno primari strutturati per dare risposta ad esigenze anche di tipo sociale e culturale. Essa può innescare un insieme di flussi di mobilità per soddisfare le domande degli utenti e in un certo modo indurli a vivere situazioni emotive differenti: si subordina la "distanza" (costo ammissibile) al bisogno da appa-

gare e non si pone attenzione al luogo dove detti servizi sono allocati, percependo inevitabilmente il territorio come un "non proprio"<sup>4</sup>; oppure, se la stanzialità di detti servizi è datata nel tempo, e quindi in un certo senso ha suscitato abitudini della collettività, si può generare una sorta di empatia con i luoghi di destinazione, che in questo caso vengono vissuti quasi come un "prolungamento" di quelli ritenuti come proprio ambiente di vita.

La *stanzialità del turismo* in un certo qual modo coniuga, infine, le tipologie precedenti e, da un lato, spinge a muoversi verso località differenti dalla residenza abituale per soddisfare i più disparati bisogni, mentre, dall'altro, induce nuove stanzialità sotto l'impulso della domanda di infrastrutture e servizi che il turismo può generare. A differenza delle tipologie precedenti, in questo caso il bisogno di un buon grado di soddisfazione della domanda diviene un elemento basilare ed irrinunciabile e spinge alla ricerca di elementi sui quali poter far leva per dare risposta alla ricerca di entrare in contatto con realtà differenti. Mentre per le altre tipologie è però ammissibile pensare che possano esservi risposte non confacenti ai bisogni che si esprimono, e quindi forme estreme di rifiuto, in questo caso ciò risulta impensabile: la stanzialità del turismo richiede cioè, da un lato, luoghi con i quali si sente di poter entrare in sintonia e nei quali è possibile trovare soddisfazione alle proprie istanze, dall'altro, la messa a punto di un sistema stabile e durevole, capace di dare risposta alla domanda turistica. Quanto osservato induce a ritenere che il futuro del turismo, al di là di possibili forme di discontinuità, è proprio nei "luoghi dove riconoscersi" o dove vedere soddisfatte le proprie aspirazioni, i quali possono assurgere a risorse fondamentali.

## Stanzialità e turismo

L'analisi della stanzialità sul territorio è un tassello basilare della conoscenza del territorio. Essa permette di comprendere il ruolo delle diverse componenti e di cogliere i rapporti tra i soggetti ed i luoghi, in relazione ai sotto-sistemi territoriali. Nel quadro della ricerca ITATOUR un aspetto rilevante lo riveste invero il settore turistico che, in relazione ad una serie di caratteri propri e di elementi territoriali, viene a generare molteplici forme di interazione. L'approccio metodologico qui proposto, pertanto, facendo leva su di un sistema di analisi volte alla conoscenza delle forme di rapporto tra stanzialità e turismo in particolare, evidenzia nuove possibili forme di interazione da prendere in considerazione in un'ottica di sostenibilità e sviluppo locale.

<sup>4</sup> Si manifesta un senso di indifferenza verso il luogo di destinazione, soprattutto lì dove si tratta di cosiddetti servizi di tipo monopolistico, ovvero: "sono costretto a servirmene per soddisfare un bisogno".

L'analisi condotta sulle attuali forme di stanzialità si è incentrata su: la forma e natura degli insediamenti e la stessa geografia socio-culturale; il turismo, sotto il profilo dell'utenza e dell'impresa; gli aspetti visivi e funzionali, non ultimo sotto il profilo percettivo. Un secondo *step* ha focalizzato le relazioni turismo-stanzialità ed in particolare il turismo e le sue forme di fruibilità, l'evoluzione e lo sviluppo delle economie locali, nonché le forme di interazione sociale tra turisti e abitanti.

Il turismo, per tanti territori, costituisce una risorsa importantissima ed i modi in cui si articolano la domanda e l'offerta di turismo hanno specifiche ripercussioni sui luoghi del turismo, sia in rapporto a fattori economici e sociali che a quelli legati ad aspetti formali, in ragione, non ultimo, del determinarsi di nuove "condizioni" abitative che di domande di "luogo". Emerge cioè che per lo sviluppo di forme durevoli di turismo non è solo importante la presenza di alcune tipologie di risorse, quanto la loro condizione e relazione con i "luoghi". È indubbio che il turismo, nella sua componente fisica, porta ad accrescere la stanzialità favorendo il delinearsi di un circolo virtuoso tra la produttività del territorio e l'economia degli insediamenti. Lo studio quindi della stanzialità attraverso la lettura diacronica della dinamica delle forme di insediamento permette l'individuazione, tra l'altro, del patrimonio di risorse materiali e immateriali in un'ottica di offerta turistica. In particolare è importante l'analisi dei beni, delle attività e dei servizi a supporto del turismo, considerandone tempi e modi di utilizzazione in relazione alle diverse tipologie di utenza ed ai loro caratteri e dimensioni.

Un obiettivo importante che lo studio si è posto è la ricerca di forme di equilibrio tra i luoghi abituali di vita delle popolazioni insediate e l'industria turistica, considerando quindi anche quanto relativo ad attrezzature, servizi e infrastrutture dedicate, nonché usi, abitudini e costumi dei cosiddetti *outsiders*. Lo scopo è stato quello di comprendere come rendere possibili non solo forme di forzata convivenza, ma anche di complicità e sinergia tra turisti e stanziali, in modo da poter traguardare obiettivi di sostenibilità del territorio nel lungo periodo (in termini di carico ammissibile e supportabile), di sviluppo economico e di migliore qualità della vita, sia per chi ospita che per chi è ospitato.

*Accessibilità e fruibilità* in relazione alla localizzazione e accessibilità delle attrezzature per il turismo, nonché all'evoluzione del territorio e del sistema economico, *servizi e attività turistiche*, attraverso lo studio del rapporto servizi turistici/evoluzione del territorio e individuazione di nuove economie locali, *interazioni sociali* tra residenti e turisti, costituiscono dei punti caldi del discorso ed in un certo senso divengono espressivi di volta in volta di diversi contesti.

L'approccio metodologico proposto consente, sulla scorta delle letture effettuate, di evidenziare una gamma di relazioni tra turismo e stanzialità e di coglierne le interazioni in un'ottica innovata che permette tra l'altro di estra-

polare gli apporti che lo sviluppo di forme diverse di turismo possono dare alla stanzialità ed all'economia dei territori. L'obiettivo sempre più importante da traguardare appare quello della ricerca di come stimolare forme di turismo in grado di coniugare i principi della stanzialità, nonché di radicarsi nelle realtà dei luoghi alimentando rapporti con le culture dei territori e divenendo portatrici di nuove specifiche produttività.

La relazione stanzialità/turismo è dunque forte, perché i due termini appaiono per alcuni versi complementari e quasi finiscono con il condizionarsi a vicenda. Non si tratta certo di un rapporto facile, ma lo si potrebbe vedere come stimolante. Guardare a possibili nuove forme di stanzialità porta con sempre maggiore insistenza a richiedere una migliore qualità della vita e ad operare per lo sviluppo socio-economico delle comunità insediate e la promozione di un turismo compatibile con il territorio e sostenibile nel lungo periodo. In questo contesto, come sostiene Leone, è possibile considerare il turismo «come 'occasione' per riposizionare forme della stanzialità attraverso il recupero dei valori persi», ad esempio. Il discorso condotto in questi termini apre il campo ad altre molteplici problematiche. Anche il binomio *promozione/conservazione del patrimonio* non è certo facile da gestire. Se è vero che il turismo culturale può catturare, sviluppare e incrementare lo spirito del luogo, è pur vero che esso richiede che a monte siano affrontate molte questioni chiave, al fine anche di comprendere meglio:

- le relazioni turismo/comunità;
- come coniugare scambi culturali/conservazione;
- quale può essere l'influenza del patrimonio sui modelli di cambiamento.

Il turismo spesso diviene predatore e può distruggere il patrimonio. Ha avuto origine come un fenomeno soprattutto occidentale, espressione di una posizione sociale oltre che di una formazione culturale ed è divenuto sempre di più un fattore di consumo. In tal senso si può determinare un rapporto conflittuale tra turismo e patrimonio e favorire una perdita di organicità, non ultimo del patrimonio immateriale. Anche se ormai è indiscussa la possibilità di guardare al "patrimonio come risorsa" - e le esperienze maturate in seno alle *nomination* nella *World Heritage List* dell'UNESCO ci hanno dimostrato come l'iscrizione del bene sia divenuta soprattutto una sorta di *brand* - è importante fare attenzione agli effetti positivi e negativi che possono avere i grandi flussi turistici.

Il patrimonio, forte attrattore di turismo, impone di portare l'attenzione *in primis* sulle relazioni tra patrimonio culturale e turismo per comprendere in quali condizioni il turismo culturale può essere sostenibile ed uno strumento per la preservazione del patrimonio. Questo, infatti, spesso rischia di essere distrutto, così come di divenire oggetto di museificazione, feticcio, caricatura, parco di attrazione. Privato del proprio contesto il suo significato rischia di sparire e solo la sua "icona" ne trae profitto, alterandone così sostanzialmente



il senso. Per ridurre gli effetti negativi servono attente e buone gestioni, occorre ad esempio fare attenzione alle ricadute sulle strutture, sull'ambiente e sulla società. La creazione di eventi, la gestione delle visite e altro possono portare a minimizzare gli impatti, orientando i comportamenti, migliorando le esperienze, assistendo l'industria turistica (gestendo i soggetti intermediari, estranei al contesto, i quali possono essere causa di alterazioni del contesto, del patrimonio, degli aspetti sociali). È importante favorire i vantaggi per la popolazione (nuovi posti di lavoro, supporti per i prodotti locali, facilitazioni per pratiche culturali). In tal senso risultano utili anche operazioni di *training* e progetti pilota per rendere il patrimonio sostenibile attraverso un turismo sostenibile.

Parlare di turismo sostenibile porta anche a guardare alle identità, a rafforzare differenze, a favorire equilibri. Tendere verso uno sviluppo turistico sostenibile richiede azioni di protezione e l'individuazione di valori del patrimonio, ovvero ad esempio:

- organizzare i flussi di pubblico, sia per limitare l'erosione dei materiali che per una salvaguardia del bene e una migliore comprensione e percezione dei suoi valori;
- rendere percepibile la ricchezza del patrimonio e dello spirito dei luoghi, nella loro componente materiale e immateriale, evidenziarla e renderla comprensibile in tutte le componenti, proprie e contestuali, grazie ad un reale progetto culturale, rilanciando la sensibilità ed allacciando il pubblico alla storia (attraverso formazione e *media*);
- inserire l'attività turistica nel contesto socio-economico locale e sviluppare i valori dell'identità culturale delle popolazioni autoctone.

La molteplicità delle componenti in gioco e le continue trasformazioni che caratterizzano il territorio inducono oggi a riflettere se sia fondamentale prestare attenzione ai flussi di relazioni ed agli impatti che di fatto si generano. Elemento referenziale diviene il rapporto *flussi/territorio* e si configura una domanda di nuove modalità di governo delle relazioni tra essi. Un approccio centrato sull'organizzazione di una "rete" di relazioni sembra la strategia più adeguata per permettere sviluppi armonici ed equilibrati. Dare rilievo ai territori ed ai flussi che li innervano richiede anche di considerare in modo nuovo i bisogni, le esigenze ed i comportamenti dei soggetti, i loro modi di partecipare e di percepire, di identificarsi e di esprimersi, ovvero porta anche a lavorare per elevare la qualità della vita ed a guardare alla stanzialità nelle sue diverse forme, pensando a come favorire positivi rapporti tra luoghi e soggetti. Coniugare domanda/offerta turistica con sviluppo locale porta infine ad assegnare un peso rilevante alla valutazione del "carico territoriale" che potrà essere definito sulla base di una coerenza *progettuale* (ovvero nel rispetto dei risultati delle analisi e degli obiettivi di sviluppo), *territoriale* e *ambientale* (ovvero tesa alla valorizzazione delle

vocazioni turistiche ed al rispetto dei vincoli), *di mercato* (ovvero in sintonia con le tendenze di medio-lungo termine del mercato turistico, nell'ottica di migliorare l'attrattività del territorio), *socio-economica* (ovvero volta a garantire il benessere collettivo e la qualità della vita delle popolazioni, nonché a promuovere forme di sviluppo economico sostenibile).

## Le aree studio

I casi studio considerati, per quanto tutti per scelta facenti capo ad aree in un certo senso "deboli" (almeno in rapporto ai loro contesti locali di riferimento) hanno portato a delineare il crescente spostamento di popolazione dalle campagne e dai piccoli agglomerati in posizione più isolata verso le grandi città o per lo meno verso quei centri divenuti per così dire fulcri di nuove attività. In un contesto che è andato così modificandosi e che si dibatte tra modi anarchici di crescita e direttive autoritarie sempre più disattese, si sono configurati assetti in realtà sempre più aberranti le cui evidenti conseguenze sono:

- rottura di scale spaziali e perdita di riferimenti;
- rottura delle relazioni sociali, insicurezza, settarismi e violenze;
- dilapidazione dello spazio e mutilazione dei paesaggi.

Il rischio maggiore è quello della perdita della dimensione umana. È in tale ottica che oggi appare ancor più basilare conservare la vita ed un ruolo attivo per il patrimonio costruito esistente. Tale patrimonio è testimonianza della perseveranza dell'umanità, ne rappresenta la "memoria" sotto il profilo materiale e immateriale.

## *Lago di Como* *Domanda di luogo*

di Paola Nicoletta Imbesi

### Una premessa: i turismi di un territorio turistico

L’offerta turistica del contesto del Lago di Como presenta oggi caratteristiche consolidate ormai condizionanti dell’intero assetto insediativo e dei luoghi; le forme di stanzialità ne rappresentano non tanto un corollario degli insediamenti quanto il dato formativo degli stessi a tal punto da costituirne ormai un condizionamento e una ragione stessa del luogo. Non si tratta tanto di un territorio da “costruire” per il turismo, quanto da rileggere nella compresenza di offerte turistiche differenziate e rievocative di un passato non lontano e nel quale proporre integrazioni e trasformazioni dell’offerta in relazione a nuove domande possibili.

Il territorio del Lago così come gli intorno agricoli della Brianza e quelli della cornice montana rappresentano una destinazione storica del turismo italiano e straniero, luogo di ville extraurbane delle famiglie nobili e dell’alta borghesia lombarda e meta del *gran tour*.

Negli ultimi decenni la domanda di “luogo” espressa da quanti a vario titolo fruiscono il territorio del Lago è profondamente cambiata. Il concetto di stanzialità si è andato gradualmente modificando: ad esso se ne è sostituito un altro che si lega al diverso rapporto tra continuità e discontinuità dell’abitare.

Il ruolo di centralità del territorio stesso non risponde più solo ad una forma di “residenzialità stabile” arrivando ad integrare nuovi flussi e nuove forme d’uso in grado di ridefinire inedite relazioni fra l’abitare, il muoversi, la capacità di fornire/utilizzare servizi, le attività e, soprattutto, il tempo libero. In questo passaggio ha preso importanza il turismo come “costruttore di geografie stanziali”, generatore di flussi e relazioni ancora difficilmente interpretabili ma i cui effetti si riflettono in forma diversificata sui consumi individuali e collettivi di territorio.

Il concetto di turismo è oggi profondamente cambiato dai tempi dell’elitario *gran tour* e della “villeggiatura”: dal viaggio spazialmente e temporalmente determinato e dalla residenza stagionale fissa si è passati ad una forma di percezione e di fruizione dei luoghi complementare agli schemi della vita quotidiana. L’*altrove* (De Napoli, 2005), che il viaggiatore romantico considerava un luogo lontano, nella contemporaneità tende ad annullare l’importanza dello spostamento per trasformarsi in un’esperienza di conoscenza/fruizione personale dei luoghi nel “tempo liberato dal lavoro”. Il turismo, in quanto forma di viaggio, può rappresentare una «forza centrale e non periferica nelle trasformazioni» (Leed, 1991) che ha dato nuovo significato al concetto di territorializzazione e ha richiesto, negli ultimi anni, l’avvio di pratiche di pianificazione e programmazione specifiche.

### *Gli ambiti turistici proposti dal STL Lago di Como*

Il Sistema Turistico Lago di Como è stato istituito, seppur in fase embrionale, fin dal 2003, quando le Province di Como e di Lecco cominciarono a ragionare sulla necessità di creare una forma di coordinamento delle iniziative pubbliche in campo turistico.

Nel novembre del 2005 è stato riconosciuto ufficialmente come STL e ormai si può considerare un riferimento entro il quale si riconoscono i soggetti, *pubblici e privati*, e si indirizzano le *scelte strategiche*<sup>1</sup>. Attraverso la lettura della struttura morfologica del territorio e della dotazione turistica il STL ha proposto un’articolazione in dieci ambiti territoriali che sono stati assunti come matrice di riferimento per la valutazione dei caratteri della stanzialità:

- la **Valle Intelvi**, con un indice di notorietà contenuto ma ove è in atto una prima riqualificazione turistica;
- le **Alpi Lepontine**, turisticamente poco sviluppate e deboli che sono relazionate con il mercato turistico tedesco;
- la **Valsassina** che, pur vantando un passato turisticamente rilevante, non sembra avere attualmente grande capacità attrattiva;
- la **Valle San Martino** dove si assiste ad un aumento del turismo d’affari grazie alla posizione lungo l’asse Bergamo-Lecco;
- il **Triangolo Lariano** con un turismo sportivo regionale e metropolitano;
- il **Basso lago**, caratterizzato da un’ottima notorietà e strutture di eccellenza, che accusa negli ultimi anni una contrazione della durata media del soggiorno;

<sup>3</sup> Il STL Lago di Como è uno strumento di *governance* fra enti pubblici e organizzazioni di imprese con lo scopo di coordinare le iniziative in campo turistico. Non ha personalità giuridica e la rappresentanza esterna è assicurata dalle Province. La sua azione si concretizza nella predisposizione e realizzazione del Programma di Sviluppo Turistico Triennale.

- il **Centro lago**, caratterizzato da un indice di notorietà e un patrimonio di offerta turistica solido e da una crescente permanenza media;
- l’**Alto lago**, sostanzialmente differente dal resto del bacino, offre un prodotto più vicino allo sport e al turismo naturalistico;
- il **Ceresio**, legato al versante delle valli e che si affaccia sul Lago di Lugano, interessato soprattutto da turismo straniero;
- i **Capoluoghi**, Como e Lecco, da considerare a sé perché interessati da una commistione di forme fruibili turistiche. La diminuzione del soggiorno medio è indice di una nuova vocazione *business*, mentre l’andamento delle presenze nel corso dell’anno delinea un andamento costante con una sommità in agosto.
- la **Brianza**, caratterizzata da una vocazione turistica legata agli affari.



Fig. 1 - Ambiti e sub-ambiti del STL del Lago di Como individuati dal Programma di Sviluppo Turistico 2009-2011. Elaborazione grafica a cura dell’autore

**Le componenti: le molte forme di stanzialità**

“La presenza su un territorio fortemente urbanizzato, come quello lombardo, di numerosi bacini lacuali, con elementi di elevata qualità, dimensioni e conformazioni morfologiche variamente modellate, è una situazione che non ha eguali in Italia e rappresenta un sistema unico anche in Europa.”<sup>2</sup>

Nel contesto regionale l’ambito del STL Lago di Como assume un interesse peculiare per la varietà della configurazione morfologica (aree montane, collinari e di pianura) e per la qualità dei paesaggi e degli insediamenti storici. Accresce questa capacità attrattiva la vicinanza con aree di forte sviluppo e di buona accessibilità alle principali infrastrutture di trasporto (aeroporti, ferrovie, autostrade). La peculiarità di questo territorio è proprio di essere a un tempo produttore di offerta turistica e un generatore di relazioni interne ed esterne, e quindi di domanda.

Tab. 1 - Articolazione degli ambiti del STL per numero di comuni, superficie e popolazione. Fonte ISTAT, 2010, elaborazione propria

Ambiti	Numero Comuni	Popolazione (ab.)	Densità (ab/kmq)	Superficie (kmq)
AFFARI	134	629.103	811	721,13
Brianza	134	629.103	811	721,13
CAPOLUOGHI	2	133.377	1.549	83,27
Como	1	85.263	2.107	37,34
Lecco	1	48.114	991	45,93
LAGO	44	91.177	168	563,34
Alto lago	13	29.022	197	169,66
Basso lago	14	34.550	178	180,69
Centro lago	13	17.798	138	136,81
Ceresio	4	9.807	132	76,18
MONTAGNA	72	81.498	146,18	736,50
Alpi Lepontine	17	11.411	54	237,94
Valle San Martino	6	9.543	664	84,42
Valle Intelvi	13	23.487	98	37,40
Valsassina	23	21.929	71	293,49
Triangolo Lariano	13	15.128	206	83,25

L’analisi delle regole compositive e delle dinamiche insediative ha portato a riconoscere alcune specificità dei singoli ambiti e le relazioni fra le parti:

- la **Brianza**, zona di cerniera tra l’area metropolitana milanese e le aree montane e lacuali. La pianura ha mantenuto la storica vocazione policentrica costituita da un mix di centri medi fortemente relazionati ma scarsamente gerarchizzati, molti dei quali dotati di forte identità sociale ed economica;
- i **capoluoghi** e le aree a loro interrelate, massa critica di funzioni e servizi dove sono localizzate le attività economiche a maggior contenuto di innovazione e crescita potenziale, le attività formative e legate alla ri-

<sup>2</sup> Sei sistemi territoriali per una geometria variabile, da “Piano Territoriale Regionale della Lombardia - Documento di Piano” (2010), Regione Lombardia, p.107.



cerca che necessitano di punti di riferimento ed accesso alla rete globale;

- l’**urbanizzazione lineare del fondo valle lacuale** (Lario e Ceresio) con un tessuto edilizio compatto attestato lungo gli assi stradali portanti della SS340 Regina (riva occidentale e verso la Svizzera), della ex-SS583 “Lariana”(triangolo lariano) e della SP72 (riva orientale). Agli insediamenti storici rivieraschi si contrappongono, nella prima fascia collinare, le nuove urbanizzazioni (prevalentemente di seconda residenza), connotate da basse densità e alto consumo di suolo; ne risulta, in alcuni casi, una modificazione del paesaggio non sempre compatibile con le condizioni di natura originarie. Il sistema delle ville rivierasche ha trovato nuove forme di utilizzazione (convegnistica e ricettività di lusso) costituendosi come vere e proprie “emergenze”;
- i **rilievi montuosi** a corona dei laghi principali, con insediamenti sparsi a vocazione quasi esclusivamente residenziale che si attestano lungo (ed alla fine) delle aste di collegamento che risalgono dal fondovalle. Al lento abbandono degli abitanti originari si sostituisce una nuova popolazione transitoria, proveniente dal bacino regionale, che usa in modo stagionale il patrimonio insediativo esistente.

Tab. 2 - Abitazioni per tipologia di utilizzo – ISTAT, Censimento 2001, elaborazione propria

Ambiti STL	Abitazioni occupate residenti	% del tot	Abitazioni occupate non res.nti	% del tot	Abitazioni Vuote*	% del tot	Abitazioni Totale
AFFARI	211.929	92%	1.370	1%	16.087	7%	229.386
CAPOLUOGHI	51.709	92%	613	1%	3.961	7%	56.283
Como	32.770	91%	363	1%	2.684	7%	35.817
Lecco	18.939	93%	250	1%	1.277	6%	20.466
LAGO	36.418	63%	559	1%	20.638	36%	57.695
Alto lago	11.535	62%	177	1%	6.822	37%	18.614
Basso lago	13.860	70%	129	1%	5.890	30%	19.879
Centro lago	7.337	56%	212	2%	5.437	42%	12.986
Ceresio	3.686	59%	41	1%	2.489	40%	6.216
MONTAGNA	30.814	48%	336	1%	33.513	52%	64.663
Alpi Lepontine	4.595	54%	23	0%	3.954	46%	8.572
Valle Intelvi	3.846	38%	91	1%	6.087	61%	10.024
Valle S. Martino	8.322	81%	90	1%	1.878	18%	10.290
Valsassina	8.234	34%	96	0%	16.155	66%	24.485
Triangolo Lariano	5.817	52%	36	0%	5.439	48%	11.292

\*Le abitazioni vuote risultano non occupate stabilmente durante tutto l’arco dell’anno

Il fenomeno della residenzialità turistica interessa in modo differenziato questo territorio: se la percentuale di seconde case è contenuta nella Brianza e nei capoluoghi (7%), sale nell’area del Lago (36%) e nelle aree di montagna (61% nella Valle Intelvi e 66% nella Valsassina).

L’articolazione dell’offerta turistica

Il **Lago** ha condizionato fortemente l’immagine romantica e pittorica, l’organizzazione degli spazi all’intorno e il loro uso anche ai fini turistici. La stretta fascia rivierasca e le limitate disponibilità di spazi vengono riacuciti dal sistema delle infrastrutture viarie e ferroviarie che ritagliano articolati e suggestivi tracciati perilacuali.

Il comparto turistico rimane uno degli elementi caratterizzanti dell’economia locale: accanto alle ville storiche ormai trasformate in poli alberghieri di lusso, attrezzature ricettive, di piccole e medie dimensioni, si sono sviluppate sul territorio in forme disordinate. In particolare, lo sviluppo di un turismo affidato alla ricettività in seconde case ha ridotto gli spazi liberi indebolendo il valore delle originarie strutture insediative, con una limitata dotazione di servizi o soggette a crisi stagionali per l’aumento delle presenze turistiche.

Nel territorio **montano** il settore turistico, più degli altri, rappresenta le contraddizioni e gli squilibri dello sviluppo: anche se costituisce indubbiamente una risorsa economica importante, rimane caratterizzato da una selezione della domanda rivolta agli sport invernali o al fenomeno delle seconde case, stentando a coinvolgere un’offerta più vasta e non riuscendo a proporre un’integrazione con altre attività, né a favorire un turismo culturale diffuso che si potrebbe appoggiare anche sull’offerta di parchi e aree protette.

Esiste un’offerta turistica legata agli affari<sup>3</sup> generata dal settore industriale della **Brianza** e, in forma indiretta, dal polo fieristico di Milano. La provenienza è sia italiana che straniera, si appoggia prevalentemente alle strutture ricettive alberghiere e riverbera scarsamente all’intorno lacuale e montano.

I **capoluoghi** generano invece un’offerta turistica legata sia alla fruizione

Tab. 3 - Distribuzione della ricettività convenzionale e non convenzionale negli ambiti territoriali del STL Lago di Como. Fonte: Istat, 2010, elaborazione propria

AFFARI Brianza	0	0	63	4479	27	587	3	76	93	5142	210	7326
CAPOLUOGHI	0	0	26	2227	11	242	3	97	40	2566	124	2350
Como	0	0	21	1886	10	225	3	97	34	2208	76	1424
Lecco	0	0	5	341	1	17	0	0	6	358	48	926
LAGO	4	781	78	4852	54	1187	10	1242	146	8062	468	39650
Alto lago	0	0	13	401	15	364	4	330	32	1095	204	20772
Basso lago	2	323	20	1374	15	292	0	0	37	1989	126	5636
Centro lago	2	458	41	2910	24	531	3	98	70	3997	106	1842
Ceresio	0	0	4	167	0	0	3	814	7	981	32	11400
MONTAGNA	0	0	29	1208	48	1338	0	0	77	2546	200	8378
Valle San Martino	0	0	3	55	4	173	0	0	7	228	8	44
Alpi Lepontine	0	0	2	108	7	133	0	0	9	241	56	992
Valle Intelvi	0	0	6	372	10	300	0	0	16	672	24	2070
Valsassina	0	0	14	527	13	410	0	0	27	937	88	4568

<sup>3</sup> Il turismo di affari viene definito come l’insieme di servizi che si rivolgono a chi si muove per motivi legati al sistema produttivo secondario e terziario.

del patrimonio storico che alla domanda di servizi specialistici e centri di produzione, ricerca e formazione. Di provenienza prevalentemente straniera (60%), i turisti uniscono alle visite culturali (ville, centri storici), gite di carattere naturalistico ambientale (la Spina Verde di Como).

Dall’analisi dei dati di sintesi sull’offerta ricettiva (Tab.3) e dalle varia-

Tab. 4 - Offerta ricettiva, dati aggregati per provincia, variazione 1999/2009, Fonte STL

Indicatore	Provincia Lecco	Provincia Como	TOTALE (C+L)
Esercizi alberghieri variazione 1999/2009	+0,9%	-16,2%	-10%
Esercizi extra-alberghieri var. 1999/2009	+1164%	+131,6%	+239,5%
Aziende agrituristiche var. 1999/2009	+92,8%	+170%	+132,7%

zioni 1999/2009 (Tab. 4) si possono evidenziare alcune linee di tendenza:

- la ricettività convenzionale, caratterizzata da alberghi di 4 e 5 stelle nell’ambito del Centro Lago, nei capoluoghi e nella Brianza, in relazione ad un turismo prevalentemente di affari e culturale; le strutture ricettive di 3, 2 e 1 stella sono invece distribuite in modo più omogeneo (Centro ed Alto Lago, Brianza, e Valle Intelvi);
- la ricettività non convenzionale vede una distribuzione di strutture di grandi dimensioni (villaggi e campeggi) in prevalenza nell’Alto Lago e nell’area del Ceresio; di strutture di medie dimensioni (agriturismi, ostelli e case per ferie) in Alto Lago ed in Brianza; di strutture di piccole dimensioni (affittacamere, B&B, case per vacanze) soprattutto in Alto Lago, Brianza e Capoluoghi;
- si osserva una riduzione complessiva delle strutture ricettive tradizionali (soprattutto in provincia di Como) e un aumento (in alcuni casi una “fondazione”) della ricettività non convenzionale e delle aziende agrituristiche.

Le interazioni: le forme di uso del territorio turistico

Alla base della programmazione di possibili azioni nel settore turistico sussiste un’interrelazione, spesso complessa, fra domanda e offerta e quindi fra imprenditori (investitori e operatori turistici) e fruitori (turisti). Questa interrelazione sta, pur con una certa lentezza, modificandosi e articolandosi sempre più. A seguito anche delle trasformazioni sociali ed economiche degli ultimi anni, l’offerta di turismo è oggi aumentata grandemente fino a divenire maggiore della domanda stessa, portando ad una competitività fra territori e all’articolazione in segmenti di offerta differenziati: l’utente, cliente virtuale, può scegliere tra le diverse proposte arrivando a ridefinire, personalizzandole, le caratteristiche qualitative e quantitative delle stesse proposte. Questo comporta una maggior attenzione all’articolazione della domanda soprattutto in termini di qualità aggiunta dei servizi, dell’accessibilità, dell’ambiente e del

territorio nel suo complesso. Ne consegue che il concetto di turismo varia a seconda di chi lo promuove e di chi lo usa<sup>4</sup>.

- Gli imprenditori fanno riferimento al livello dei **servizi turistici** secondo una **dimensione verticale** (di servizio), focalizzando l’attenzione alle fasi della filiera di produzione ed erogazione dei servizi che stanno a monte ed a valle dell’offerta turistica;
- Il turista fa riferimento al livello logico **dell’esperienza turistica**, secondo una **dimensione orizzontale**, sintesi sistemica di servizi offerti da diversi soggetti, non solo privati.

I **prodotti turistici**<sup>5</sup> dovrebbero essere in grado di riassumere la molteplicità dei flussi turistici che sono interessati all’area.

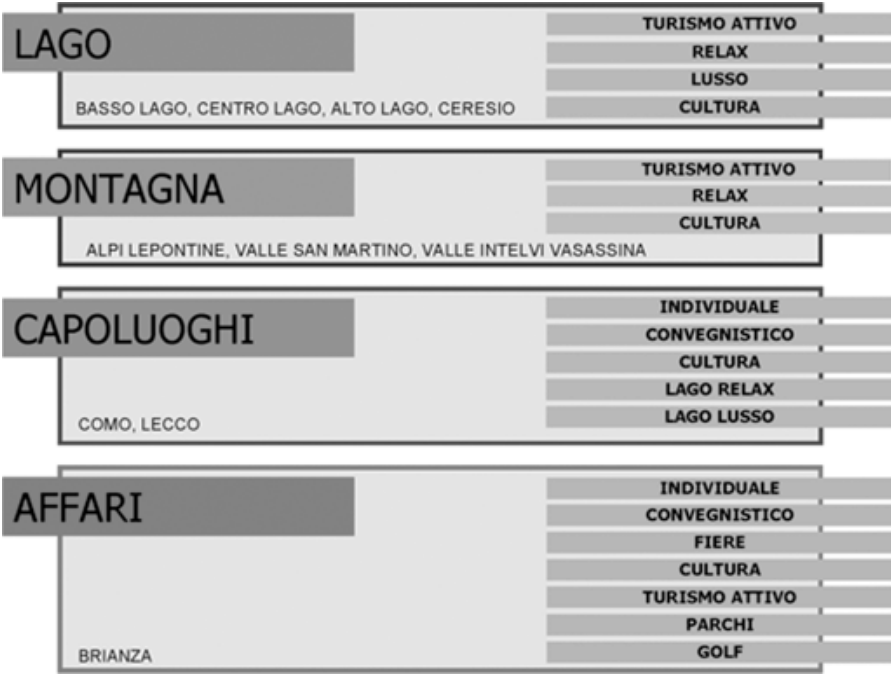


Fig 2 - I prodotti turistici del STL del Lago di Como individuati dal Programma di Sviluppo Turistico 2009-2011. Elaborazione grafica a cura dell’autrice.

<sup>4</sup> Per un imprenditore il turismo è «un insieme integrato di servizi di composizione variabile, il cui nucleo centrale caratterizza la produzione e il tipo di azienda turistica che lo offre». Per un turista «è un insieme di fattori ambientali nel quale confluiscono gli elementi d’attrazione, i servizi e le facilities, l’accessibilità alla destinazione, l’immagine della destinazione, l’informazione», (Casarin, 1996).

<sup>5</sup> Il concetto di “prodotto turistico prevalente” si ritrova nelle indagini dell’Istat come l’insieme di beni e servizi che, messi a sistema, compongono un’offerta in grado di rispondere alle esigenze di specifici segmenti della domanda turistica. Si assume quindi che il prodotto che genera maggiori presenze sia l’unico prodotto turistico dell’area in questione.

Il turista come attore del processo di scelta

Sembra importante richiamare il Programma di Sviluppo Turistico 2009-2011 nel quale, in accordo con quanto proposto dall’ONT, si propone di articolare l’offerta in quattro macro-prodotti<sup>6</sup>:

- il **Lago**, meta di turismo leisure, sportivo, naturalistico e relax, che offre sia strutture alberghiere che una gamma di strutture di tipo non convenzionale (B&B, case per ferie, agriturismi, ecc.);
- la **Montagna**, meta di turismo sportivo e di villeggiatura che offre soprattutto una ricettività non convenzionale (B&B., case per ferie, agriturismi, ecc.) e una ricettività convenzionale di medio e basso livello coniugata con una significativa offerta sportiva (*trekking*, arrampicata e sci), contornate da attività di nicchia (parapendio, *mountain bike*, ecc.);
- i **Capoluoghi**, anche in relazione alla domanda generata dai servizi di livello superiore e dall’università;
- gli **Affari**, che si concentra prevalentemente in Brianza e si struttura sulla ricettività convenzionale, su strutture convergnistiche di alto livello e su strutture sportive qualificate (campi da golf, ecc).

Seppure i prodotti turistici del STL possono avere caratteristiche simili, ri-

Tab. 5 - Distribuzione dei flussi turistici per aree. Fonte: Osservatorio STLC su dati Uffici Statistici Province di Como e Lecco, elaborazione propria

	Totale Ricett. Conv.	Totale Ricett. conv. %	Totale Ricett. non conv	Totale Ric. non conv. %	Totale generale	Totale generale %
ARRIVI STLC 2010						
Lago	327.096	34,65%	117.839	66,16%	444.935	39,65%
Montagna	32.483	3,44%	17.831	10,01%	50.314	4,48%
Affari	371.982	39,41%	23.608	13,26%	395.590	35,26%
Capoluoghi	212.414	22,50%	18.826	10,57%	231.240	20,61%
<b>Totale STLC</b>	<b>943.975</b>	<b>100%</b>	<b>178.104</b>	<b>100%</b>	<b>1.122.079</b>	<b>100%</b>
PRESENZE STLC 2010						
Lago	989.207	47,65%	707.452	75,07%	1.696.659	56,21%
Montagna	99.251	4,78%	59.723	6,34%	158.974	5,27%
Affari	560.035	26,98%	109.226	11,59%	669.261	22,17%
Capoluoghi	427.482	20,59%	66.023	7,01%	493.505	16,35%
<b>Totale STLC</b>	<b>2.075.975</b>	<b>100%</b>	<b>942.424</b>	<b>100%</b>	<b>2.931.399</b>	<b>100%</b>
SOGGIORNO MEDIO STL 2010						
Lago	3,0	47,6%	6,0	75,1%	3,8	56,2%
Montagna	3,1	4, 8%	3,3	6,3%	3,2	5,3%
Affari	1,5	27%	4,6	11,6%	1,7	22,2%
Capoluoghi	2,0	20,6%	3,5	7 %	2,1	16,3%
<b>Totale STLC</b>	<b>2,2</b>	<b>100%</b>	<b>5,3</b>	<b>100%</b>	<b>2,6</b>	<b>100%</b>

<sup>6</sup> Osservatorio Nazionale del Turismo (2011), “Analisi dei Prodotti Turistici”. L’indagine individua le aree-prodotto: montagna, mare, laghi, città d’arte, mete naturalistiche, terme, destinazioni enogastronomiche e sportive, mete del turismo d’affari e del *made in Italy*, mete del turismo delle arti e dello spettacolo.

sultano in gran parte territorialmente circoscritti e dialogano in maniera limitata fra di loro. Ciascuna di queste aree-prodotto è caratterizzata da un’offerta diversificata in termini di infrastrutture e da una domanda altrettanto diversificata in termini di provenienza, preferenza, durata del soggiorno e capacità di spesa.

Oggi la domanda verso il STL si sta gradualmente articolando e diversificando in una molteplicità di forme che spesso possono sfuggire a molti degli operatori turistici: al turismo tradizionale alberghiero si affianca il turismo non convenzionale meno definibile nei contorni normativi nonché di controllo di gestione. Diminuisce il turismo di gruppo (che rimane però una quota importante soprattutto verso le mete tradizionali dei Capoluoghi e del Lago) a favore di quello individuale. Sono aspetti da tenere in conto per i potenziali positivi effetti sociali ed economici ma vanno valutati attentamente per i rischi che possono comportare con politiche non attente alle possibili ricadute urbanistiche e alla loro capacità o meno di divenire fatti permanenti del cambiamento o rimanere solo segni effimeri.

Qualche conclusione: il territorio come destinazione turistica

Il territorio del Lago è “turisticamente costruito” e costituisce da sempre il principale “capitale”, la “materia prima” messa in gioco per lo sviluppo dell’intero STL, l’elemento di attrazione sul quale programmare attività e attrezzature di servizio al visitatore riverberando su un’area molto più vasta il valore di immagine.

I beni e le risorse che determinano tale capacità d’attrazione non sono “esclusivamente” orientati al “turista” ma, al contrario, possono riferirsi ad una platea molto più vasta di utenti (abitanti, *city user*, ecc.) creando interconnessioni complesse anche se spesso conflittuali. Per una gestione equilibrata delle forme della stanzialità che via via si sono delineate, è da pensare non tanto all’aumento dell’offerta, quanto alla qualificazione del patrimonio esistente, sia attraverso specifiche azioni di recupero, che attraverso la messa a punto di una rete di offerta qualificata di servizi e di accessibilità.

A questo obiettivo principale si affiancano una serie di corollari che riguardano:

- la **varietà** del territorio del lago, essendo esso costituito da un insieme di attività, forme fruibili, competenze e strutture rivolte a target diversificati di cui tener conto per la differenziazione dell’offerta;
- la **gestione** più che il controllo, essendo il settore turistico essenzialmente privato, e quindi non completamente controllabile da chi gestisce le azioni di pianificazione e di programmazione;
- la valorizzazione della **non riproducibilità** delle sue risorse<sup>7</sup>;

<sup>7</sup> Si vogliono intendere quelle problematiche di sfruttamento del territorio che influenzano la capacità di sostentamento del territorio stesso e, in un’ottica turistica, la perdita di attrattività sul mercato.



- la **contestualizzazione**, in quanto il prodotto turistico non può essere separato dalla propria collocazione territoriale.

La prospettiva di sviluppo e di valorizzazione del territorio “turistico” si potrebbe basare quindi sul riequilibrio della relazione fra l’offerta e la domanda di residenzialità secondo alcune linee di indirizzo:

- la prima, la più evidente ed immediata, è la **ridefinizione delle forme insediative e dei servizi** ad esse collegate, lavorando sulla capacità attrattiva del territorio stesso, sulla disponibilità di spazio e sulla predisposizione di specifiche condizioni favorevoli (ad es. presenza di infrastrutture, di efficienza nella P.A., di dinamismo imprenditoriale, etc.);

- la seconda è la **valorizzazione del significato simbolico del territorio come luogo**: una relazione bidirezionale in grado di assegnare un valore aggiunto agli elementi dell’offerta (l’industria, l’artigianato, l’enogastronomia, ecc.) riaffermando il ruolo comunicativo e promozionale del prodotto turistico nell’appartenenza ad una determinata porzione territoriale. Il rafforzamento dei caratteri identitari consente di consolidare e differenziare l’offerta rispetto ai territori concorrenti, facilitandone nel contempo l’accesso, sia sotto il profilo logistico-materiale che informativo;

- la terza linea concerne l’aspetto turistico per eccellenza e riguarda **la visita del territorio**, che si basa sulla capacità continua di rispondere alla “domanda” in costante trasformazione e sulla rigenerazione dei flussi turistici sul territorio stesso. In questi termini, tenendo conto delle caratteristiche del STL del Lago di Como, è importante indirizzare la domanda verso forme di turismo sostenibile evitando un turismo di massa (in particolare giornaliero) che genera situazioni di congestione e costi elevati, a fronte di ricavi limitati e conflittualità con la popolazione insediata. Diventa prioritario quindi, da una parte privilegiare un turismo ecosostenibile (in particolare agriturismi e *bed and breakfast*), dall’altra un turismo di lusso, il quale genera un ritorno economico e di immagine.

Dall’azione combinata di queste linee di approccio potrà scaturire un nuovo disegno degli elementi di “narrazione” dei luoghi in grado di ridefinire i termini di una offerta che non sia solo legata all’imprenditorialità ma alla reale ed efficace capacità di risposta della gente che vi vive ed opera.

## *Cilento*

### *Reinterpretazione di un’isola al di qua del mare*

di Antonia Cataldo

#### **Aspetti metodologici per un’analisi della stanzialità**

Lo studio mira a riconoscere le capacità organizzative degli abitanti e come queste abbiano generato, nel corso del tempo, nuove forme di insediamento o frammentazione/esplosione dei nuclei originari, ovvero localizzazione di infrastrutture e di servizi a diversa funzione, oppure salvaguardia e conservazione di identità storiche o anche “creazione” di nuove simbologie culturali.

Nella maggior parte dei casi, dette capacità organizzative sono influenzate da fenomeni territoriali contingenti, determinati da manovre economiche, da slanci verso i mercati globali, da mutati stili di vita, da particolari condizioni ambientali o addirittura da un preordinato disegno pianificatorio. Se tra i fenomeni economico-culturali che possono aver influenzato forme stanziali di organizzazione del territorio si considera il turismo, bisogna comprendere, *in primis*, come esso si rapporti con le identità culturali locali e con le comunità insediate, ovvero se il turista si relazioni o meno con i luoghi che visita ed eventualmente quale tipologia di rapporti intesse con le comunità locali.

Nel quadro delineato, grande importanza assume la cosiddetta accessibilità del territorio. Spesso infatti accade, come nel caso del Cilento, che una scarsa accessibilità determini condizioni di stasi che, per un verso, si traducono in salvaguardia delle risorse identitarie, paesaggistiche e culturali, dall’altro, generano però un mancato sviluppo e un allontanamento dalle logiche di mercato, causando la perdita di vantaggi competitivi potenziali e innescando spesso ingenti flussi di emigrazione.

In un siffatto contesto territoriale, le logiche pianificatorie devono cercare di coniugare aspetti positivi senza compromettere i caratteri fondamentali del territorio. L’obiettivo è ricercare forme di equilibrio tra luoghi abituali di vita delle popolazioni insediate e industria turistica, in modo da rendere possibili non solo forme di forzata convivenza (condizione ri-

levabile nella maggior parte dei contesti territoriali a forte economia turistica), ma di complicità e di sinergia tra turisti e stanziali.

Partendo da questi presupposti, lo studio della stanzialità, relazionata al fenomeno turistico, è stato articolato in 3 *step* strettamente connessi. In primo luogo sono state effettuate *analisi delle attuali forme di stanzialità* allo scopo di comprendere come gli abitanti si sono organizzati sul territorio generando diverse forme di insediamento e urbanizzazione, legate anche alla ricettività turistica. Il territorio è stato trattato come “geosistema turistico”, substrato su cui la popolazione ha organizzato le proprie attività e il proprio *habitat*. Gli aspetti considerati riguardano: la *morfologia territoriale e degli insediamenti*, al fine di analizzare forme e ambienti del territorio; la *geografia socio-culturale*, che mira ad un’esaustiva analisi dei soggetti (abitanti) e delle risorse (naturali e artificiali) che possono ritenersi frutto di fenomeni culturali e retaggio di formali organizzazioni spaziali; il *turismo*, indagato in termini di domanda e offerta. Sulla scorta di siffatte analisi, si è passati all’*individuazione delle interazioni tra turismo e stanzialità*, con l’obiettivo di rapportare le diverse forme di stanzialità con fattori condizionanti (quali l’accessibilità, i servizi e le attrezzature turistiche, i comportamenti dei turisti), ovvero considerando il rapporto tra: turismo e fruibilità, impresa turistica e territorio, turisti ed abitanti.

La ricerca di un equilibrio (fisico e funzionale) tra sistema territoriale e turismo, tale da consentire al territorio di svolgere funzioni turistiche senza compromettere l’esercizio delle attività essenziali per la popolazione residente, è strettamente connesso al concetto di capacità di carico (*carrying capacity*) del sistema stesso.

## Il geosistema turistico cilentano

Considerando il territorio come geosistema turistico, la conoscenza delle diverse forme territoriali è intesa come cartina di tornasole delle attitudini organizzative di una collettività. In particolare, per ciò che concerne la *morfologia territoriale e urbana*, si possono mettere in luce: la forma e la natura degli insediamenti, per arrivare poi ad una loro classificazione; le linee evolutive riscontrate nel corso del tempo, al fine di definire direttrici di espansione nonché di individuare originarie forme di stanzialità perse. In quest’ottica, aspetti geomorfologici, ecologici ed ambientali rappresentano i fattori condizionanti la morfologia e, pertanto, indicatori fondamentali per comprendere natura e articolazione delle forme territoriali generatesi. Dal punto di vista ambientale, lo studio del Cilento è stato incentrato sull’analisi della complessità litologica dell’area<sup>1</sup>, la quale ha determinato peculiari con-

<sup>1</sup> La litologia è caratterizzata da 3 grandi sistemi: carbonatico, arenaceo-conglomeratico e argilloso marnoso, raccordati tra essi e tra essi e il mare da un ulteriore sistema clastico.

formazioni geomorfologiche, ma anche una serie di problematiche di natura idrogeologica. La posizione geografica del Cilento mette in evidenza come sia stata possibile la proliferazione di una grande ricchezza di specie sia animali che vegetali, dando luogo così a paesaggi naturali dall’elevato valore. L’integrazione dei diversi aspetti considerati ha consentito, metodologicamente, la suddivisione del territorio in ben 33 Unità Ambientali<sup>2</sup>.

Di rilevante interesse è, inoltre, la suddivisione del Cilento, prodotta dall’Ente Parco, in classi di qualità ambientale, intesa come «capacità del sistema di evolvere nel pieno dell’efficienza funzionale e strutturale»<sup>3</sup>. L’articolazione del territorio in zone di qualità ambientale mette in luce una diffusa presenza di qualità molto alta in vaste porzioni del Cilento, soprattutto interno; mentre più problematiche sono le aree costiere ad alta urbanizzazione e l’area del Vallo di Diano. I maggiori problemi riscontrati riguardano: degrado della copertura forestale, abbandono di numerose aree agricole, eccessiva pressione turistica e urbanizzativa, con conseguente frammentazione di ambiti naturali e semi-naturali; introduzione di specie alloctone che, spesso, causano un abbassamento della diversità faunistica.

Strettamente connesso agli aspetti geomorfologici e ambientali, il sistema degli *insediamenti* umani appare polimorfo e complesso. L’articolata morfologia del territorio montano e collinare, come le vicende storiche ed economiche, hanno notevolmente influenzato la configurazione della struttura insediativa storica che appare centrata sull’alternanza di piccoli centri spesso distanti tra loro, collocati lungo la viabilità che percorre i versanti montuosi e collinari, e affacciati in alcune zone nelle strette valli fluviali. Sono centri ancora legati ai nuclei più antichi e con piccole aree di espansione più o meno consolidate e comprendenti limitate aree agricole intercluse. Ne consegue una trama insediativa rada, in cui le connessioni viarie si traducono in percorsi essenziali, a volte unici, condizionati dall’orografia del terreno o determinati dalle micro-economie locali sviluppatesi nel tempo. A questa configurazione storica degli insediamenti che caratterizza pressoché il Cilento interno, si contrappone con forza una conformazione “nuova”. Essa, in alcuni casi, è caratterizzata da una strutturazione urbana complessa, che ingloba i nuclei più antichi, espansioni ormai consolidate, aree di servizio di una certa consistenza, aree di frangia in contiguità, edificato lungo le strade di accesso ed aree agricole intercluse; in altri, da insediamenti esterni ai centri antichi, spesso a elevata densità e concentrati lungo il fondovalle dei fiumi, lungo le principali direttrici stradali formando *continuum* urbanizzati e, soprattutto, lungo la fa-

<sup>2</sup> Lo studio è stato condotto sulla scorta delle Unità Ambientali individuate dall’Ente Parco del Cilento e Vallo di Diano, secondo tre criteri fondamentali: regionalizzazione fitoclimatica, distribuzione delle grandi categorie litologiche, articolazione delle principali morfologie.

<sup>3</sup> La qualità ambientale è stata valutata secondo 3 indicatori: ricchezza di specie e di *habitat*; valore biogeografico; vicinanza alla tappa matura delle cenosi.

scia costiera. A queste conformazioni si accostano, raramente, piccole zone ad univoca qualificazione, legata al turismo, a sistemi produttivi o ad impianti tecnologici. A voler classificare la struttura insediativa cilentana così come oggi si configura, è possibile articolarla nei seguenti sistemi:

- *sistemi urbani* di Agropoli, Vallo della Lucania, Sala Consilina e Sapri;
- *sistemi arteriali*, lungo la SS18 nell'area di Paestum e nel Golfo di Policastro, la SS166 in posizione pedemontana rispetto alla dorsale del M. Soprano e, soprattutto, lungo fascia orientale del Vallo di Diano;
- *centri rurali*, nella parte più interna del Cilento;
- *nuovi centri costieri*, a diversa strutturazione e densità, ma diffusi su tutte e tre le fasce costiere;
- *aree specializzate isolate*, in posizione costiera o in sua prossimità.

Il *sistema insediativo* cilentano presenta una generale situazione di debolezza e di marginalità determinata soprattutto dal perdurante calo demografico concentrato perlopiù nelle zone più interne e meno accessibili, dall'insufficiente dotazione di servizi, dalla ridotta accessibilità, dalla inadeguata manutenzione degli insediamenti storici, dall'espansione edilizia incompatibile con i caratteri storico-insediativi ed ambientali.

La costruzione della *geografia socio-culturale* mira, da una parte, a caratterizzare la popolazione negli aspetti demografici, culturali, economici e a dedurre eventuali *trend*, nonché a sintetizzare il sistema relazionale, al fine di evincere interrelazioni, interdipendenze e polarità territoriali; dall'altra parte, classifica le risorse culturali e il loro utilizzo, per poi individuare quelli che possono essere definiti come attrattori per i turisti.

Per quanto riguarda gli *aspetti demografici*, le analisi condotte mostrano come dal punto di vista della pressione antropica il polo Capaccio-Agropoli (comuni con ab. superiori ai 20.000.) è il più congestionato, segue il comune di Sala Consilina (12.716 ab.). Il resto della popolazione si concentra in comuni che oscillano tra i 6.000 ÷ 9.000 ab., e formano una sorta di cornice dell'intera area (Albanella-Rocccaspide, di Castellabate, Vallo della Lucania, Camerota, Sapri, Montesano sulla M., Teggiano). Attorno a questi ultimi si attestano comuni con popolazioni ridotte man mano che si procede verso le aree montane. L'ampiezza media della famiglia mostra, invece, come i valori più alti si riscontrano nella fascia medio-bassa cilentana. Opposta è la situazione del livello di istruzione della popolazione, secondo cui i laureati si concentrano all'interno del Cilento, a meno dei comuni costieri di Agropoli e Sapri, proporzionalmente anche al numero totale di residenti. Il resto della popolazione si attesta attorno ad un livello di istruzione fermo alla scuola secondaria superiore. Dal punto di vista della dipendenza economica e dei livelli di anzianità, la situazione prospettata è pressoché analoga: una forte concentrazione di anziani, con una conseguente dipendenza economica dalla popolazione in età da lavoro, è presente nel "cuore" del Cilento. Tale distribuzione

evidenzia, da una parte, una forte correlazione del fenomeno con la situazione morfologico-orografica del territorio e con i livelli di accessibilità, ma, dall'altra parte, fa risaltare come alcuni comuni interni (ad es. Valle dell'Angelo), che si caratterizzano per un livello di istruzione elevato, presentino un altrettanto elevato indice di vecchiaia e di dipendenza, quasi a sottolineare due possibili letture dell'integrazione tra i fenomeni: i laureati mantengono la residenza nei comuni di origine, ma lavorano altrove; oppure essi si trovano ormai in età non lavorativa. Infine, per ciò che concerne il potenziale socio-economico, la situazione dell'area, sia in termini di popolazione in età da lavoro che in quelli di forza lavoro, riflette la stessa distribuzione della popolazione residente, ovvero una più alta concentrazione nei comuni che coronano l'area e in quelli su di essi gravitanti.

Considerando sia gli *aspetti socio-economici* che quelli *produttivi*, il Cilento si caratterizza per una rete di relazioni economico-sociali variamente articolata sul territorio e prevalentemente organizzata, con rare eccezioni, in aggregati di comunità di piccole e medie dimensioni. Questa distribuzione territoriale e i sistemi di relazione socio-economica delle singole comunità dipendono perlopiù dalla conformazione geografica complessa e da una significativa varietà dei modelli storico-culturali e sociali. In particolare, raffrontando le dotazioni strutturali produttive (imprese, istituzioni, aziende) con la popolazione (addetti, (non)occupati, residenti), il rapporto domanda/offerta sottolinea i possibili scenari di equilibrio (diffuso o parziale) nell'area. Una siffatta analisi ha evidenziato 11 ambiti socio-economico-produttivi a differente caratterizzazione. È possibile annoverare tra le aree a sostanziale equilibrio domanda/offerta di lavoro: l'asse Capaccio-Castellabate, la conurbazione compresa tra l'Alta Valle del Calore, l'area Chianello-Soprano e il M. Stella, l'area circoscritta dai monti Cervati, Centaurino e Sacro, l'area del Bussento e di Forcella-Serralunga. Di contro, presentano differenti livelli di squilibrio: l'arco tra la Valle del Sele e la Valle del Tanagro, l'area tra i M. Alburni e la bassa Valle del Calore, l'asse Montecorice-S. Mauro Cilento, la conurbazione tra il M. Vesole e il M. Sacro. Le cause di tale squilibrio vanno ricercate nella dominanza del settore agricolo (a carattere pressoché familiare) e nella scarsa potenzialità lavorativa, in alcuni casi molto sotto la media territoriale, a fronte di una disponibilità al lavoro dei residenti a volte anche elevata. Un non accentuato squilibrio, dovuto ad un modesto *surplus* in ogni settore (più evidente in quello agricolo), caratterizza, infine, l'asse costiero, che si mantiene sotto la media territoriale per potenzialità lavorativa, anche se medio-alta è la disponibilità al lavoro.

Gli aspetti sociali ed economici dell'area, nonché i legami storici tra i diversi insediamenti hanno influenzato notevolmente il *sistema di relazioni* tra i soggetti, in particolare per ciò che concerne le motivazioni studio e lavoro. Dall'analisi dei flussi, strettamente condizionati dal sistema della mobilità, è



stato possibile definire i livelli di autonomia e di dipendenza dei comuni, in modo da individuare quelli che rappresentano poli di attrazione (di diverso grado e specializzazione) e quelli che su di essi gravitano. Dall'esame dei risultati ottenuti è emerso come, per gli spostamenti casa-lavoro, i comuni-polo risultano essere: la conurbazione Capaccio-Agropoli, Vallo della Lucania, Sapri e Sala Consilina. I comuni che a questi fanno da corona risultano, di conseguenza, completamente dipendenti, ad eccezione dei comuni di Padula e Castellabate che mantengono la loro indipendenza, seppur contigui ad un comune accentratore. Fortemente autonomi sono anche i comuni costieri da Ascea a Camerota, quelli appartenenti all'Alto Bussento e Alto Mingardo, fino a proseguire verso il Cervati e la Valle del Calore (con Laurino, Roscigno, Corleto Monforte e Sant'Angelo a Fasanella), così come i comuni che formano l'arco superiore agli Alburni (Postiglione, Sicignano, Castelcivita). Dal punto di vista degli spostamenti casa-studio, invece, i comuni-polo risultano essere: Agropoli, Sant'Arsenio, Roccadaspide, Sala Consilina, Teggiano, Sapri e Vallo della Lucania. La popolazione è pertanto ripartita intorno a detti poli, conformemente ai tempi di percorrenza, con un elevato grado di dipendenza.

L'ultimo aspetto considerato, per ciò che concerne la geografia socio-culturale, è la dotazione di *risorse storico culturali e naturalistico-ambientali*. Il patrimonio storico e ambientale rappresenta, in un'ottica di sistema geoturistico, una fondamentale componente: è, infatti, materia prima per il territorio inteso come offerta turistica complementare, ed è, al contempo, espressione del retaggio culturale delle comunità insediate.

Dal punto di vista storico-culturale, il Cilento si caratterizza per un cospicuo numero di beni (puntuali e areali) e di centri cosiddetti minori. Ad essi si accostano "prepotentemente" le risorse culturali della Certosa di Padula (uno dei Grandi attrattori culturali della Campania) e degli scavi archeologici di Velia e di Paestum, già meta di un considerevole numero di visitatori annui. Considerando rispettivamente i beni puntuali presenti, le aree archeologiche, la qualità e la consistenza dei centri storici, le mete culturali di itinerari turistici già consolidati, nonché il numero di eventi e di manifestazioni culturali, è stato possibile individuare le aree cilentane a forte dotazione/vocazione culturale. Tra esse: l'area costiera tra Castellabate e Ascea, caratterizzata da piccoli centri storici arroccati, da una diffusa presenza di beni puntuali e dalla presenza della rinomata area archeologica di Velia; l'area che gravita attorno al borgo bizantino di Centola, con le comunità marine di Palinuro e Marina di Pisciotta; l'area dell'alto Cilento compresa tra i due sistemi costieri di Agropoli e Capaccio, che include l'area archeologica di Paestum, fino a riconnettersi col borgo più interno di Trentinara, (a picco sulla sottostante Piana del Sele a guardia dell'intera costa pestana), nel quale all'antica funzione di baluardo fa da contraltare, oggi, l'attrazione scenografica della cosiddetta "Terrazza del Cilento". Nonostante la presenza di un discreto numero di beni,

soprattutto archeologici, non si caratterizza, invece, per spiccata vocazione culturale l'area del Golfo di Policastro. Risultano piuttosto di forte interesse culturale le aree interne quali: l'asse Moio-Novi Velia-Ceraso, che ricalca gli avamposti difensivi dei greci di Velia per il controllo e la protezione dell'esiguo territorio agricolo di cui poteva disporre la *chora* della *polis* eleate; l'area occidentale degli Alburni, circoscritta dai comuni, tutti fortificati con torri di guardia e mura di cinta, di Laurino, Sant'Angelo a Fasanella, Ottati, Castelcivita e Felitto; l'asse orientale del Vallo di Diano, da Pertosa sino a Padula, con la presenza dominante della certosa di San Lorenzo, ma anche di un cospicuo numero di aree archeologiche, di centri storici singolari e di beni diffusi.

Analogamente, è stato possibile individuare le aree a forte vocazione naturale considerando: l'insieme dei beni geomorfologici (geositi, geotopi, grotte, inghiottitoi), i siti di interesse idrogeologico, le aree protette (marine e terrestri), la qualità del mare e la qualità ambientale complessiva. Risultano a marcata vocazione naturale: l'asse costiero da Castellabate a Camerota; il Golfo di Policastro (da S.Giovanni a Piro fino a Sapri, spingendosi all'interno da Morigerati ad Alfano); due assi paralleli interni (quello che va da Castelcivita, attraversa Monforte e prosegue verso Novi Velia e quello che attraversa il Vallo di Diano nella parte orientale da Polla, fino a Sanza e Casalbuono); l'arco superiore degli Alburni che, separando il Cilento dal sistema battipagliese, va da Petina fino a ricongiungersi a Castelcivita.

Se si considerano le aree individuate rapportandole al sistema di relazioni che si instaura al loro interno, determinato rispettivamente da connessioni storiche, da rapporti di funzionalità, nonché da elementi di prossimità e vicinanza (viabilità e tempi di percorrenza), è possibile individuare dei cosiddetti micro-sistemi di attrattività a diversa vocazione (naturale e/o culturale), espressione di una identità comune delle comunità che ivi abitano.

A conclusione dello studio del geosistema turistico cilentano, sono stati relazionati agli aspetti finora considerati le diverse forme di *turismo* in atto e potenziali. Il fenomeno turismo è stato indagato in termini di impresa turistica (con la localizzazione, caratterizzazione e gerarchizzazione delle attività e dei servizi) e in termini di utenza (analisi della domanda), per poi determinare bacini di utenza e carico turistico complessivo.

Considerando l'intero sistema dell'offerta turistica cilentana, commisurata al grado di ricettività infrastrutturale, risultano sicuramente meglio strutturate le aree costiere. In particolar modo si distinguono, nella fascia costiera alta, i comuni di Agropoli e Capaccio e, nella fascia costiera più bassa, il comune di Camerota. Si attestano su valori medio-alti anche i comuni costieri che vanno da Pollica (Pioppi e Acciaroli) a Centola (Palinuro) ed il comune di San Giovanni a Piro (Scario). Sono invece dotati di un medio livello di infrastrutturazione ricettiva: i comuni del Golfo Policastro (nel *continuum* urbanizzato delle frazioni a mare da Policastro fino al comune di Sapri); il comune

di Montecorice nel litorale centro-alto con tutti i comuni che gli fanno da corona verso il Monte Stella; il comune di Vallo della Lucania, assieme a quelli che lo circondano; nonché l’arco superiore dei Monti Alburni, tra Postiglione e Sicignano, e la parte più interna del Massiccio, tra Sant’Angelo a Fasanella e San Rufo, fino a riconnettersi con il Vallo di Diano. Quest’ultimo, in particolare, risulta a bassa dotazione ricettiva complessiva (meglio dotata è la parte est), ad eccezione dei comuni di Padula, che ha una dotazione più consistente compatibilmente con il richiamo esercitato dalla Certosa, e di Sanza, che si contraddistingue soprattutto per una dotazione di seconde case. Speculare alla dotazione complessiva di esercizi ricettivi è l’offerta misurata in termini di posti letto, a meno di qualche eccezione. È il caso, ad esempio, della frazione litoranea di Villammare (Vibonati), nel Golfo di Policastro, che, a fronte di una dotazione media di servizi, offre un elevato numero di posti letto, giustificato dalla presenza di numerose strutture ricettive che, in serie, si sviluppano sino a Sapri. Altra eccezione è per l’area di Vallo della Lucania, per i comuni del Monte Stella e per il comune di Postiglione i quali, seppure offrono un livello medio di dotazione di esercizi ricettivi, contano un basso numero di posti letto, evidenziando così la piccola portata degli esercizi.

A dimostrazione di come, nel corso del tempo, il territorio si sia adeguato alla domanda turistica, il numero delle presenze e degli arrivi totali ricalca il livello di infrastrutturazione, con elevata pressione lungo i comuni litoranei (soprattutto nelle numerose frazioni a mare) e nel Vallo di Diano e con picchi di concentrazione nei mesi estivi. Una media presenza di turisti si rileva anche lungo un asse di penetrazione verso l’interno che parte da Ascea e, passando per Vallo della Lucania, prosegue attraversando il M. Sacro fino a Laurino e Roscigno.

Considerando il rapporto turismo-territorio, è possibile stimare la pressione turistica secondo due indicatori fondamentali: quello di turisticità e quello di ricettività<sup>4</sup>. In particolare, il tasso di ricettività si attesta su valori alti, ancora, lungo la costa media e medio-alta, e su valori medi per i comuni costieri del Golfo di Policastro, per l’intero Vallo di Diano e, in prosecuzione geografica, nell’arco superiore degli Alburni. Di livello medio è anche tutta una zona centrale che aggancia il Golfo di Policastro (a partire da Torre Orsaia) agli Alburni (da Laurino fino a Sant’Angelo a Fasanella e Petina), maggiormente gravitante verso la parte occidentale del Vallo di Diano. Diversa è invece la situazione dal punto di vista delle presenze: il tasso di turisticità sottolinea come le sole coste hanno alti e medio-alti livelli di turisticità, mentre tutta la restante parte del Cilento è a bassissima ricettività, con 4 eccezioni sporadiche: Padula, Montesano sulla Marcel-

<sup>4</sup> L’indicatore di turisticità è composto dal tasso di turisticità (presenze/abitanti) e dalla cosiddetta densità turistica (presenze/kmq). Quello di ricettività dal tasso di ricettività (posti letto/abitanti) e dalla densità ricettiva (letto/kmq).

lana, Atena Lucana nel Vallo di Diano e Roscigno, nel cuore del Cilento.

Se si porta l’attenzione sul soggetto “turista”, la tipologia più frequente è quella “fai da te”, appartenente a fasce di reddito intermedie, con desiderio di relax e divertimento. È un turista concentrato sulla risorsa mare che abina, sporadicamente e casualmente, a escursioni culturali e/o naturalistiche giornaliere, generalmente proposte in loco. Un tipo di domanda alternativa, anche se ancora poco strutturata, si sta creando (anche fuori dai periodi di punta stagionale) con soggiorni di breve durata (*week end* e *short break*), durante i quali si sperimentano nuovi tipi di turismo (spesso connessi a eventi culturali) e forme alternative di ospitalità (B&B, agriturismi, ...), ricercando un contatto più diretto con la natura e la cultura locale. Accanto a queste fette di turismo alternativo, è ormai strutturata la tipologia di turismo scolastico, che si concentra nel periodo primaverile ed ha come mete le Grotte di Pertosa, Castelvita e i templi di Paestum. Ancora, diverse forme di associazioni stanno creando *entourage* semi-consolidati attorno alle risorse naturali degli Alburni e dell’oasi WWF di Morigerati.

Per ciò che concerne il rapporto tra i soggetti coinvolti, infine, è da costruire sinergia e complementarietà tra *insider* e *outsider*. Pur riconoscendo al turismo un elevato potenziale di crescita economica e di sussistenza dell’indotto con esso generatosi, gli abitanti dei luoghi ancora vivono il turista (o perlomeno quello balneare) con diffidenza, considerandolo estraneo e avulso dai propri luoghi di vita. Un cambio di rotta si sta registrando negli ultimi anni, quando diverse forme di associazioni spingono a rilanciare il Cilento in una nuova veste, mostrandone le diverse sfaccettature e, soprattutto, cercando di definire forme di convivenza tra turisti e abitanti.

### Sinergie per nuove forme di stanzialità

Nel quadro complessivo regionale, il Cilento, pur se bagnato dal mare nelle sole sue tre distinte coste, a fronte dei setti lati che lo perimetrano, è paragonabile ad un’isola. Geograficamente ultimo in Campania, estrema propaggine salernitana, lontano dai capoluoghi. Attraversato dall’asse ferroviario solo lungo la costa e dalla problematica autostrada Salerno-Reggio Calabria parallelamente, per un breve tratto, dall’altra parte, anche e soprattutto per la sua conformazione fisico-morfologica, il Cilento ha vissuto da sempre fenomeni di isolamento. Della geografia tipica di un’isola ha preso vantaggi e pregiudizi: culture ibride dovute alla commistione di tre regioni limitrofe, di cui rappresenta l’anello di congiunzione, ma in quanto tali uniche; comunità isolate, che hanno strutturato nel tempo una forte identità; scarsa accessibilità e, pertanto, fruibilità che hanno determinato, da un verso, massicci fenomeni migratori, ma dall’altro la lentezza dello scorrere del

tempo, preservando un ricchissimo patrimonio culturale e naturalistico.

L'idea forza, per un'area così problematica e marginale, è che il patrimonio di risorse del territorio rappresenti un potenziale vantaggio competitivo in campo turistico. Per far sì che tale potenzialità si trasformi in effettiva competitività, è opportuno associare le risorse presenti con le opportunità derivanti dalle tendenze a medio-lungo termine del mercato nazionale e internazionale. La trasformazione delle risorse naturali, culturali e paesaggistiche locali in vantaggio competitivo, per aumentare l'attrattiva turistica dell'area, viene a richiedere, da un lato, l'innalzamento del livello di qualità della vita dei residenti e la promozione di nuove forme di sviluppo economico sostenibile, dall'altro, il rilancio competitivo dei sistemi territoriali non urbani, per contrastare il declino delle aree interne e marginali. Tale logica presuppone una stretta circolarità tra sistemi turistici e sviluppo endogeno integrato. Pertanto è opportuno muoversi secondo una possibile organizzazione dello spazio di tipo reticolare, promuovendo una più omogenea diffusione delle possibilità di sviluppo sul territorio, favorendo la valorizzazione di beni dimenticati e di valenze territoriali e il relativo lancio di una domanda turistica alternativa. Tutto ciò può rappresentare una risposta ai problemi di congestione (e di conseguente insostenibile carico turistico) dei centri litoranei, favorendo, al contempo, la ormai ambita destagionalizzazione del turismo. A tale scopo, e mirando ad uno sfruttamento consapevole e sostenibile di risorse anche alternative al mare, è opportuno guardare il Cilento con occhi nuovi, nell'intento di ricercare vocazioni e specificazioni, ma anche connessioni e sinergie. Nella convinzione che bisogna integrare in un sistema unico di gestione l'ampio, variegato e qualitativamente elevato insieme di risorse presenti, bisogna integrare non solo l'offerta ma anche i territori in una logica di coesione.

È impensabile, per "l'isola cilentana", competere in un sistema turistico fatto di grandi numeri. Bisogna abbandonare l'idea di costruire *assets* particolari o nicchie elitarie, "specchietti per le allodole" giustificati dal voler coltivare e assecondare a tutti i costi nuove istanze turistiche. Forse bisogna puntare sul vantaggio di essere un'isola fuori dal mare: "trascinare" i turisti nella dimensione lenta, guidarli tra i sentieri della cultura locale, mostrando loro le piccole cose tramandate da generazioni, insegnando a fermarsi a guardare, a gustare, a fare.

In questo quadro di re-interpretazione del sistema Cilento, la dimensione umana assume un ruolo fondamentale. La convivialità accomuna e pertanto "ti porto a casa di ... a vedere come ..." è forse la strada giusta per il rilancio di questa terra, dove il turista può essere un ospite e non un incursore, in una dimensione spazio-temporale singolare. Ben vengano allora tutte le attività che, con tante difficoltà, stanno nascendo e che promuovono una "vacanza *slow*": l'ospitalità diffusa di Morigerati, con un paese albergo ormai strutturato che invita verso l'interno, privilegiando il silenzio al rumore e il

passato al presente, o quella nascente di Pollica; la promozione dei mestieri locali sopravvissuti alle rivoluzioni tecnologiche; le iniziative dei presidi *slow food*, con la ricerca degli antichi e genuini sapori; le escursioni delle associazioni naturalistiche che guidano lungo i sentieri montani, ancora poco battuti, offrendo panorami mozzafiato di una natura ancora primigenia e singolarità geomorfologiche. È in quest'ottica che vanno ricercate le nuove forme di stanzialità legate al turismo. Sviluppi armonici ed equilibrati devono essere riconnessi a reti di relazione sociale tra stanziali e turisti, utilizzando il veicolo della conoscenza e della sperimentazione, ovvero recuperando e valorizzando ciò che è tipico, tradizionale e strutturato nell'identità dei diversi luoghi. In tal modo sarà possibile traguardare obiettivi di sostenibilità del territorio, di sviluppo economico e, al contempo, di qualità della vita migliore, sia per chi ospita che per chi è ospitato.



Valle del Crati  
Turismo e territorio nelle nuove forme della stanzialità<sup>1</sup>

di Mauro Francini, Maria Colucci, Maria Francesca Viapiana

Nel presente contributo si mira ad indagare le attuali forme di stanzialità della Valle del Crati, così come oggi si configurano, ponendo l’accento da un lato sulle diverse forme di insediamento scaturite dalla organizzazione più o meno spontanea degli abitanti sul territorio, quindi legate all’ambiente di vita degli stessi, e dall’altro sulla ricettività turistica. A tali scopi, l’analisi è condotta rispetto a tre componenti: *la stanzialità degli insediamenti*, attraverso una loro lettura diacronica e lo studio della loro natura e forma (lettura diacronica della popolazione residente e delle forme di stanzialità; studio della componente culturale attraverso l’individuazione dei grandi attrattori e delle risorse materiali e immateriali); *il rapporto tra stanzialità e “impresa turistica”*, attraverso l’analisi delle attività e dei servizi a supporto del turismo (studio dei tempi e modi di utilizzazione di beni e servizi; tipologie di utenza e loro caratteri e dimensioni); *la percezione del territorio come ambiente di vita*, attraverso indagini dirette e lo studio delle relazioni intercorrenti tra i diversi nuclei urbani (lettura dei flussi relazionali).

In conclusione alle suddette analisi, partendo dalle interazioni esistenti o potenziali tra le componenti analizzate, si prospettano “nuove forme di stanzialità” per il contesto esaminato, indirizzate a generare qualità della vita e sviluppo socio-economico per le comunità insediate, nonché sviluppo turistico compatibile con il territorio e sostenibile nel lungo periodo.

Analisi delle componenti territoriali (Insediamenti, Turismo, Soggetti)

L’area di studio si sviluppa secondo un asse longitudinale - i cui poli sono rappresentati dalla conurbazione Cosenza-Rende<sup>2</sup>, a sud, e dal Parco Nazionale

<sup>1</sup> Il contributo è da assegnare in parti uguali a tutti gli autori.  
<sup>2</sup> La conurbazione, a cui vengono assegnati ruoli di polarizzazione dell’offerta e di strutturazione delle relazioni a livello territoriale dell’intera provincia, rappresenta l’armatura urbana portante del più ampio sistema territoriale della Valle del Crati.

del Pollino, a nord - all’interno del quale prende forma un articolato sistema policentrico che si sviluppa linearmente lungo la Valle del Crati e senza soluzione di continuità nei Comuni di Cosenza, Rende, Castrolibero e Montalto Uffugo.

Secondo l’ultimo censimento Istat della popolazione del 2001, il saldo demografico per l’intera valle è in attivo. Questo è dovuto principalmente all’esplosione demografica dei due Comuni (Rende e Montalto Uffugo) che appartengono direttamente all’area urbana e che ospitano più di un terzo della popolazione complessiva; mentre ad esso si accompagna una ridistribuzione della popolazione negli altri Comuni della valle, con una concentrazione maggiore nelle vicinanze del polo attrattore cosentino. Il resto del comprensorio è, infatti, interessato da un forte fenomeno di spopolamento, di segno tendenziale considerevole se si opera un raffronto tra il 1981 e il 2010. Solo Zumpano, Altomonte, San Vincenzo la Costa, Lattarico e, in parte, San Marco

Tab. 1 - Variazione della popolazione residente dal 1981 al 2010

Comune	2010	2001	1991	1981	Variazione '10-'01	Variazione '01-'91	Variazione '91-'81	Variazione '10-'81
Altomonte	4.679	4.494	4.569	4.323	4,12	-1,64	5,69	8,24
Bisignano	10.478	10.924	10.304	10.400	-4,08	6,02	-0,92	0,75
Cervicati	924	1.018	1.076	1.057	-9,23	-5,39	1,80	-12,58
Cerzeto	1.257	1.467	2.245	2.418	-14,31	-34,65	-7,15	-48,01
Fagnano Castello	3.948	4.198	4.690	5.207	-5,96	-10,49	-9,93	-24,18
Lattarico	4.246	4.184	4.160	3.884	1,48	0,58	7,11	9,32
Luzzi	9.997	10.455	11.024	10.570	-4,38	-5,16	4,30	-5,42
Malvito	1.888	2.078	2.202	2.315	-9,14	-5,63	-4,88	-18,44
Mongrassano	1.650	1.764	1.901	1.897	-6,46	-7,21	0,21	-13,02
Montalto Uffugo	20.844	17.382	15.093	12.181	19,92	15,17	23,91	71,12
Rende	35.488	34.421	30.946	25.842	3,10	11,23	19,75	37,33
Roggiano Gravina	7.371	7.739	8.244	7.578	-4,76	-6,13	8,79	-2,73
Rose	4.396	4.413	4.105	4.525	-0,39	7,50	-9,28	-2,85
Rota Greca	1.197	1.293	1.476	1.300	-7,42	-12,40	13,54	-7,92
San Benedetto Ullano	1.625	1.649	1.807	1.728	-1,46	-8,74	4,57	-5,96
San Marco Argentano	7.635	7.635	8.244	7.682	0,00	-7,39	7,32	-0,61
San Martino di Finita	1.216	1.294	1.317	1.369	-6,03	-1,75	-3,80	-11,18
S. Caterina Albanese	1.292	1.383	1.607	1.573	-6,58	-13,94	2,16	-17,86
San Vincenzo La Costa	2.199	2.034	2.021	1.848	8,11	0,64	9,36	18,99
Torano Castello	4.789	4.915	4.757	4.462	-2,56	3,32	6,61	7,33
Zumpano	2.413	1.860	1.611	1.312	29,73	15,46	22,79	83,92
Totale	129.532	126.600	123.399	113.471	2,32	2,59	8,75	14,15

Fonte: Elaborazione dati Istat

Argentano sfuggono a questo processo, con dati che denunciano segnali di crescita. Va inoltre evidenziato, soprattutto nei Comuni più piccoli, il progressivo invecchiamento della popolazione e la forte incidenza delle fasce anziane sul totale dei residenti: un segnale che va valutato con una certa attenzione, in quanto spia di un processo di spopolamento di segno ancora maggiore di quello constatabile a tutt’oggi. In termini di grado di autonomia (rapporto tra la popolazione 15-64 anni e la popolazione residente totale) il comprensorio mostra però segnali confortanti, con valori al 2001 prossimi al 70%. Ciò spinge a una riflessione sull’orientamento positivo delle potenziali forze lavoro, in modo tale da opporsi al fenomeno di spopolamento demografico attraverso la creazione di opportunità di lavoro per i residenti.

Sempre con riferimento ai dati censuari, il patrimonio abitativo dell’area è composto da 56.055 abitazioni, di cui il 79,6% risulta occupato e il rimanente 20,4% libero. Il numero di abitazioni libere raggiunge circa un terzo del patrimonio abitativo totale nei Comuni di Santa Caterina Albanese (37,6%), San Martino di Finita (34,9%), Cerketo (32,1%) e Fagnano Castello (30,7%); lo stesso valore si riduce notevolmente nei Comuni di Montalto Uffugo (8,1%), Lattarico (9,6%) e Luzzi (10,6%). Il numero medio di stanze per abitazione occupata (4,24) è in linea con il dato provinciale (4,3) e regionale (4,2).

Nel complesso, nel ventennio 1981-2001 il patrimonio edilizio dell’area ha subito un incremento in linea con la media regionale (45,67%) e provinciale (50,53%), essenzialmente dovuto alla cospicua crescita dei Comuni di Rende, che registra un aumento del 93,1% in termini di stanze destinate ad accogliere gli studenti non residenti, e Montalto Uffugo.

Rimarcando l’evidenza secondo cui la presenza di infrastrutture di trasporto sul territorio - soprattutto se integrate e opportunamente progettate in termini di consumo di risorse naturali, inquinamento e rischi - crea convenienze localizzative che ne orientano lo sviluppo (anche sotto il profilo turistico), occorre fare alcuni cenni anche all’analisi dei flussi relazionali nell’area, quale elemento fondamentale per comprendere a pieno l’assetto del territorio.

In particolare modo, al fine di descrivere le relazioni intercorrenti tra i diversi nuclei urbani, utili a comprendere la percezione del territorio come ambiente di vita, le categorie di indagine dei flussi prese in considerazione riguardano gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, sia in termini di emissioni degli spostamenti<sup>3</sup> che di distribuzione degli stessi<sup>4</sup>. In estrema sintesi,

<sup>3</sup> Gli spostamenti giornalieri sono distinti in esterni ed interni, mentre gli spostamenti che dall’esterno vanno verso i comuni considerati sono definiti spostamenti attrattori: spostamenti emessi interni, che si esauriscono all’interno del comune; spostamenti emessi esterni, che si dirigono verso altri comuni; spostamenti emessi totali; spostamenti totali attratti da altri comuni.

<sup>4</sup> La distribuzione spaziale degli spostamenti, prodotti nei singoli comuni, indica se gli stessi si esauriscono all’interno del comune, oppure si dirigono verso destinazioni esterne, oppure rimangono all’interno dell’area della Valle del Crati.

Tab. 2 - Situazione del patrimonio abitativo al 2001

Comune	Edifici a uso abitat.	Abitaz. in edifici a uso abitat.	Abitaz. occupate da resid.	Stanze per abitat.	Occup. per stanza	Sup. med. abitat. (m <sup>2</sup> )	Sup.occup. da resid. (m <sup>2</sup> )	Sup. per ab. (m <sup>2</sup> /ab)
Altomonte	1.496	1.899	1.604	4,34	0,63	102,44	172.360	38,4
Bisignano	3.377	5.071	4.018	4,18	0,64	93,07	382.615	35,0
Cervicati	413	483	393	4,27	0,6	99,26	40.522	39,8
Cerketo	725	855	581	4,24	0,59	90,04	54.125	36,9
Fagnano Castello	1.643	2.173	1.505	4,3	0,63	93,39	151.576	36,1
Lattarico	1.192	1.475	1.334	4,29	0,72	102,96	138.511	33,1
Luzzi	2.938	4.188	3.744	4,15	0,67	93,42	352.387	33,7
Malvito	767	1.244	723	3,91	0,66	88,27	71.306	34,3
Mongrassano	685	791	624	4,25	0,65	97,96	63.468	36,0
Montalto Uffugo	3.372	6.755	6.209	4,19	0,66	100,12	629.178	36,2
Rende	4.417	15.722	12.004	4,35	0,63	109,14	1.393.236	40,5
Roggiano Gravina	2.699	3.363	2.702	4,11	0,67	101,16	284.786	36,8
Rose	1.291	2.006	1.590	4,01	0,67	88,43	145.411	33,0
Rota Greca	487	683	520	4,37	0,57	91,18	49.321	38,1
San Benedetto Ullano	576	717	544	4,45	0,67	105,59	57.870	35,1
San Marco Argentano	2.324	3.171	2.643	4,32	0,66	101,21	272.554	35,7
San Martino di Finita	544	677	441	4,18	0,67	87,11	40.938	31,6
S. Caterina Albanese	599	808	504	4,13	0,6	90,71	51.137	37,0
San Vincenzo La Costa	738	890	672	4,15	0,72	104,64	72.539	35,7
Torano Castello	1.833	2.354	1.650	4,36	0,64	102,52	178.442	36,3
Zumpano	416	730	621	4,42	0,67	109,84	69.686	37,5
Totale	32.532	56.055	44.626	4,24	0,65	97,74	4.671.968	756,70

Fonte: Elaborazione dati Istat

le analisi condotte hanno consentito di evidenziare che nella Valle del Crati si hanno 85.349 spostamenti giornalieri (nell’intera Provincia di Cosenza si registra un valore pari a 149.064), che posto in relazione al numero di occupati, pari a 109.432, restituisce un indice di emissione di 0,78, in linea con il dato provinciale (0,722).

Per quanto concerne le principali destinazioni ricadenti all’interno dell’area di studio, il polo di maggiore attrazione risulta essere il Comune di Rende che attrae 17.331 spostamenti totali, di cui 10.326 relativi a spostamenti che si svolgono all’interno dello stesso comune, mentre 3.865 pro-

venienti da territori esterni all’area analizzata; i rimanenti si riferiscono in prevalenza a spostamenti che hanno origine dai Comuni di Bisignano (3.277), San Marco Argentano (2.290), Montalto Uffugo (1.390), Roggiano Gravina (1.160) e Luzzi (1.045).

L’area di studio vanta un patrimonio storico e culturale non indifferente nel panorama meridionale, che però attende ancora una piena ed efficace valorizzazione. A testimonianza di un passato storico ricco e affascinante, che ha visto tali Comuni sede di innumerevoli invasioni e di dominazioni, sono i numerosissimi monumenti di grande interesse: castelli, fortezze, torri, cinte murarie si elevano in tutta la loro imponenza impreziosendo i centri storici. Notevole è, in ogni Comune, l’architettura religiosa (santuari, chiese, monasteri, conventi più o meno integri) che denota l’avvicinarsi e la convivenza, all’interno di una stessa area, di culti differenti come quello greco-bizantino e quello cattolico. A tanta ricchezza non corrisponde, però, un’adeguata politica di tutela e conservazione.

Un ulteriore elemento culturale fortemente caratterizzante, che accomuna i paesi in questione, è sicuramente la presenza delle comunità arbereshe: un insieme di isole etnico-linguistiche di antiche origini albanesi con un elevatissimo senso di identità e di riconoscimento, tenacemente legate alle tradizioni originarie, mantenute ancora in vita, dopo più di cinque secoli, proprio perché parte essenziale della loro vita familiare, sociale e religiosa. La popolazione arbereshe costituisce una comunità viva in sintonia con il presente, che ha saputo e sa ancora coniugare tradizione con evoluzione.

Unica e inconfondibile è anche l’enogastronomia di questi territori. Si tratta di una cucina che punta sulla qualità dei prodotti e sul recupero della tradizione, una cucina dal carattere originale e forte capace di unire aspetti della cultura arbereshe e di quella calabrese. I prodotti sono inimitabili perché nascono dalla tradizione, da materie prime inconfondibili, da tecniche antiche tramandate negli anni. Molti di essi sono addirittura riconosciuti nelle forme della denominazione d’origine e della indicazione geografica, soprattutto per quanto concerne la produzione vinicola e olearia.

All’interno di un siffatto contesto territoriale, la domanda di turismo è caratterizzata prevalentemente dalla ricerca di qualità ambientale, tipicità e sicurezza alimentare, salubrità, benessere e relax, tradizioni e memoria storica. La modalità di consumo turistico è, pertanto, sempre più esperienziale e volta alla condivisione di valori e vita vissuta, che inevitabilmente si riflette in una domanda di ospitalità diffusa e integrata con il territorio e le comunità locali.

Tuttavia, i dati pubblicati dall’Osservatorio Turistico Regione Calabria mostrano come solo pochi Comuni risultino interessati da flussi turistici di un certo rilievo. In particolare il Comune di Rende registra nel 2005 un

Tab. 3 - Movimento turistico

Comune	Anno 2005						Anno 2006					
	Arr.	Pres.	Arr.	Pres.	Arr.	Pres.	Arr.	Pres.	Arr.	Pres.	Arr.	Pres.
	It.	It.	Str.	Str.	Tot.	Tot.	It.	It.	Str.	Str.	Tot.	Tot.
Altomonte	4.269	6.357	731	3.356	5.000	9.713	4.002	5.902	872	2.133	4.874	8.035
Lattarico	32	46	5	25	37	71	-	-	-	-	-	-
Rende	53.501	112.923	4.119	14.251	57.620	127.174	56.494	13.6015	4.084	14.269	60.578	150.284
San Marco Argentano	1.267	2.280	100	348	1.367	2.628	1.392	3.427	140	409	1.532	3.836

Fonte: Elaborazione dati Osservatorio Turistico Regione Calabria

totale di 127.174 presenze (14.251 stranieri), che nel 2006 raggiungono il valore di 150.284 (14.269 stranieri); per i Comuni di Altomonte e San Marco Argentano nel 2005 si registrano rispettivamente 9.713 e 2.628 presenze totali, mentre nel 2006 lo stesso valore risulta pari a 8.035 e 3.836.

Per quanto concerne l’offerta, con specifico riferimento alla stanzialità turistica, va innanzitutto sottolineato che nel complesso in Calabria il 73,5% degli esercizi ricettivi è posizionato sulle coste tirrenica e ionica, svolgendo funzioni indirette di ricettività anche per le zone interne; l’entroterra offre invece circa 5.000 posti letto, di cui oltre 4.000 nel comparto alberghiero.

In linea con tale situazione generale, le strutture alberghiere presenti nell’area di studio dispongono di un totale di 1.743 posti letto, essenzialmente localizzati nei Comuni di Rende (1.205), Altomonte (214), Lattarico (108) e Torano Castello (79), con una prevalenza di esercizi a 3 e 4 stelle.

Tab. 4 - Strutture alberghiere

Comune	5 stelle		4 stelle		3 stelle		2 stelle		1 stella		RTA		Totale alberghi		Totale esercizi	
	N	Letti	N	Letti	N	Letti	N	Letti	N	Letti	N	Letti	N	Letti	N	Letti
Altomonte	1	34	0	0	1	96	1	33	0	0	0	0	3	163	9	214
Fagnano Castello	0	0	0	0	0	0	0	0	1	13	0	0	1	13	1	13
Lattarico	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	108
Mongrassano	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
Rende	0	0	3	573	4	285	0	0	0	0	2	158	9	1016	14	1205
Roggiano Gravina	0	0	0	0	0	0	0	0	1	16	0	0	1	16	2	36
San Benedetto Ullano	0	0	0	0	1	26	0	0	0	0	0	0	1	26	2	32
San Marco Argentano	0	0	1	24	1	15	0	0	0	0	0	0	2	39	4	54
Torano Castello	0	0	1	58	0	0	1	21	0	0	0	0	2	79	2	79
Totale	1	34	5	655	7	422	2	54	2	29	2	158	19	1352	38	1743

Fonte: Elaborazione dati Osservatorio Turistico Regione Calabria



Per quanto concerne, invece, le strutture extralberghiere si contano: 1 B&B e 2 agriturismi ad Altomonte, per un totale di 42 posti letto; 3 agriturismi a Lattarico, per un totale di 108 posti letto; 1 B&B a Mongrassano, con 2 posti letto; 3 alloggi in affitto, 1 casa ferie e 1 B&B a Rende, per un totale di 189 posti letto; 1 agriturismo a Roggiano Gravina, con 20 posti letto; 1 agriturismo a San Benetto Ullano, con 6 posti letto; 1 alloggio in affitto e 1 B&B a San Marco Argentano, per un totale di 15 posti letto.

### Interazioni tra le componenti

Buona parte dei Comuni appartenenti all’area di studio rientrano nella cosiddetta media Valle del Crati, che si caratterizza come un territorio a densità abitativa relativamente bassa, anche a causa delle condizioni socio-economiche e fisico-ambientali particolarmente difficili. È un contesto fragile, ma ricco di risorse produttive, ambientali, paesaggistiche e storico-culturali, che è necessario rafforzare favorendo i rapporti di specializzazione e complementarietà di tipo reticolare, nonché prevedendo politiche di valorizzazione delle potenzialità locali, integrate con azioni di recupero e di tutela delle risorse esistenti.

Dunque, si tratta di far leva su turismo e cultura, puntando in particolare sulla creazione di grandi attrattori all’interno delle reti e dei sistemi locali di offerta turistica (culturale, storico, religioso, enogastronomico, etnico), finalizzati ad una migliore fruizione del territorio.

Gli elementi di elevata criticità, infatti, sono maggiormente riconducibili al basso livello di infrastrutturazione viaria<sup>5</sup> (ridotta accessibilità soprattutto dei Comuni più interni rispetto all’autostrada; rete stradale primaria discontinua; rete secondaria con caratteristiche geometriche inadeguate), al servizio ferroviario assai scadente (limitate prestazioni della linea ferroviaria; distanza delle stazioni dai centri urbani, offerta di servizi limitata) e alla lontananza rispetto agli aeroporti di Lamezia e Crotone.

I rimanenti Comuni rientrano, invece, nella cosiddetta bassa Valle del Crati che, circondata dai rilievi presilani, fa parte del territorio metropolitano di Cosenza: un territorio densamente urbanizzato, caratterizzato, negli

<sup>5</sup> L’asse strutturante il territorio della media Valle del Crati è rappresentato dal corridoio plurimodale regionale Lamezia Terme-Cosenza-Sibari i cui elementi sono: l’autostrada A3, che lo percorre in direzione nord-sud; la ferrovia metropolitana regionale Paola-Cosenza-Corigliano, che corre parallela alla A3 fino allo svincolo di Tarsia per proseguire poi parallela alla 283 verso Sibari. Altri due importanti assi viari servono ad infrastrutturare il territorio: la SS283, che da Guardia Piemontese giunge fino a Sibari e che mette in relazione i centri di S. Marco Argentano, Roggiano, Altomonte e, più a nord, incrocia la E844 per Sibari; la SS19 Cosenza-Castrovillari, su cui si allaccia la SS660 verso Bisignano ed Acri e che, proseguendo verso nord, collega in bacino di Tarsia e Spezzano Albanese fino ad agganciarsi alla E844.

ultimi anni, da un progressivo processo di espansione edilizia che ha portato alla saldatura di Cosenza con Rende, Castrolibero e Montalto Uffugo.

Attualmente questo territorio si configura come una polarità regionale principalmente per le funzioni della direzionalità, nonché per quelle tecnico-scientifiche e dell’istruzione universitaria, caratterizzandosi al riguardo come il più dinamico della Regione. Rappresenta, inoltre, un importante polo di interconnessione fra l’area metropolitana di Lamezia-Catanzaro, polo amministrativo direzionale e nodo primario dei trasporti regionali, e l’area della Piana di Sibari.

L’elevata dotazione di attrezzature e servizi di rango superiore, con la più importante Università della Calabria, pur se concentrata prevalentemente nell’area Cosenza-Rende, rappresenta quindi la principale potenzialità cui fare riferimento per le previste ipotesi di sviluppo. Fondamentale a tal fine è anche la discreta infrastrutturazione del territorio con l’asse autostradale che, oltre a garantire una buona accessibilità, si caratterizza come elemento ordinatore del territorio. Per contro, la caotica crescita edilizia e la mancanza di adeguate infrastrutture di trasporto, principalmente ferroviarie, rappresentano significative criticità che non consentono adeguati collegamenti fra il centro principale, il suo esteso hinterland e il resto del territorio regionale<sup>6</sup>.

Come già anticipato in precedenza, il territorio in esame è caratterizzato da una urbanizzazione discontinua e, quindi, da un’edilizia frammentata e non pienamente utilizzata, che ha portato ad un eccessivo consumo di suolo rispetto a quanto effettivamente necessario. Il processo di urbanizzazione, caratterizzato da politiche di pianificazione e programmazione non propriamente calibrate sul concetto di sviluppo sostenibile, ha dato vita ad una espansione di tipo periferico e, parallelamente, al progressivo abbandono dei nuclei consolidati. A questo si accompagna la mancanza di una maglia di percorsi gerarchicamente organizzata, una carente organizzazione dei trasporti, un insufficiente coordinamento dei servizi offerti, nonché l’assenza di adeguate politiche del turismo, fattori che nel corso tempo hanno generato una scarsa qualità della vita.

Nell’ottica di generare “nuove forme di stanzialità” (sia residenziali che turistiche) per questi territori, la riqualificazione complessiva degli insediamenti rappresenta, quindi, una priorità delle future azioni di pianificazione, da tradursi tanto nella conservazione e nel ripristino delle caratteristiche morfologiche dei nuclei storici e delle espansioni consolidate, quanto nel confe-

<sup>6</sup> A tal fine, l’assetto previsionale del sistema relazionale deve rispondere, in primo luogo, all’obiettivo di rafforzare il sistema delle interconnessioni dell’area metropolitana cosentina verso sud con il nodo logistico, ferroviario ed aeroportuale di Lamezia, e verso nord con l’area della Sibaritide ed il nodo logistico-portuale di Corigliano.

rimento di nuovi e più elevati caratteri di qualità formale e funzionale alle più recenti aree. Parallelamente a quanto detto risulta necessario privilegiare un’offerta multifunzionale ed equilibrata di residenze, attività ricettive e complementari al turismo, servizi e spazi verdi, preliminarmente mediante una idonea ricomposizione della rete dei servizi e delle infrastrutture, nonché una maggiore attenzione ai temi della sostenibilità ambientale, dell’accessibilità e della mobilità, della qualità degli spazi pubblici e collettivi.

Tuttavia, al fine di intraprendere processi di sviluppo legati alla valorizzazione turistica delle risorse locali, non è sufficiente considerare esclusivamente il sistema di offerta propriamente inteso, ma è necessario puntare su identità e specificità territoriali (ambientali, agro-alimentari, storico-culturali e socio-economiche) quali elementi attrattori della domanda di turismo, che deve pertanto essere soddisfatta mediante un complesso di strutture e servizi che siano espressione di tali specificità e ne consentano la massima fruibilità nel tempo e nello spazio.

In quest’ottica, al fine di veicolare uno sviluppo turistico compatibile con il territorio e sostenibile nel lungo periodo, conseguendo nel contempo un più elevato livello di qualità della vita e uno sviluppo socio-economico per le comunità insediate, tali territori devono essere considerati non più solo come “spazi di produzione”, ma anche come “spazi di consumo”, in cui fruire di servizi, risorse e valori, e soddisfare altresì i propri bisogni immateriali.

Un elevato grado di soddisfazione si raggiunge solo se, nell’intero processo di organizzazione, valorizzazione, promozione e fruizione dell’offerta di beni e servizi, vengono coinvolti tutti gli attori del sistema (in *primis* residenti e fruitori); ciò consente da un lato alle comunità locali di condividere e trasferire le conoscenze acquisite e consolidate nel tempo e il vissuto nei luoghi, dall’altro ai turisti di fruire di un sistema di accoglienza e ospitalità in cui sentirsi integrati.

In tal senso, il turismo può divenire il principale fattore di rivitalizzazione di tali territori, attraverso: la creazione di nuove opportunità lavorative, con positive ricadute differenziate sull’economia locale; il miglioramento della qualità della vita, sia in termini economici che culturali; la conservazione e la salvaguardia del patrimonio naturale.

Partendo da tali presupposti, il sistema di offerta, che deve rispondere a tale complessità della domanda, mirando all’integrazione tra sistema turistico e sistema territoriale, deve essere declinato nelle tre componenti principali che lo caratterizzano: quella *ambientale*, rappresentata dalle risorse naturali (fiumi, laghi, boschi, aree parco, sentieri naturalistici, etc.) e dai servizi ad esse connesse (escursioni, *trekking*, cicloturismo, etc.); quella *socio-culturale*, legata agli eventi culturali e religiosi, all’enogastronomia, all’artigianato locale e alle produzioni tipiche; quella puramente connessa

all’*ospitalità*, che miri alla creazione di “borghi rurali” o “paesi-albergo” accanto alla valorizzazione del sistema di ricettività “classico” (piccoli alberghi, pensioni, *bed&breakfast*, alberghi diffusi, camping, etc.).

## Conclusioni

La struttura insediativa della Valle del Crati, ancora fortemente definita a partire dall’impianto storicamente determinato per ciò che attiene la sua organizzazione amministrativa, è rimasta per diversi secoli inalterata e caratterizzata da una realtà socio-economica locale isolata e poco sviluppata, ma comunque autosufficiente.

A partire dalla fine del secolo scorso, tale assetto ha subito sensibili trasformazioni, legate essenzialmente all’attraversamento della ferrovia e successivamente dell’autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, nonché all’enorme crescita dell’area urbana di Cosenza-Rende, che ha subito un’accelerazione negli anni ‘80 vista la crescita dell’Università della Calabria. La presenza di quest’ultima, in particolare, ha indotto naturalmente una forte spinta di crescita qualitativa e quantitativa dell’intero sistema territoriale, concorrendo a modificare le geometrie della mobilità locale, stimolando nuovi mercati e nuove domande e contribuendo ad introdurre nuovi attori sociali.

Allo stato attuale la diffusione insediativa e in alcuni tratti il *continuum* urbanizzato non rendono riconoscibili formazioni complessivamente definite, pertanto ci si trova in presenza di una serie di episodi più o meno circoscritti, connessi e posti in relazione attraverso il sistema naturale, quello infrastrutturale e le attrezzature di servizio.

Ne discende, al fine di veicolare uno sviluppo locale (anche turistico) compatibile e auto-sostenibile, l’impossibilità di utilizzare le tradizionali categorie di individuazione e classificazione delle realtà territoriali in rapporto ad una lettura limitata ai centri abitati, individuati e descritti secondo le loro dimensioni e la relativa capacità economica e produttiva. Piuttosto è necessario focalizzare l’attenzione sul grado di sviluppo economico, sulla qualità dei servizi, sulla capacità di offrire stimoli a cittadini e fruitori, imprese e investitori, nonché sulla capacità di promuovere il patrimonio naturalistico e culturale, anche in continuità e in forma integrata con il territorio, quali principali elementi alla base di un modello di sviluppo efficiente e competitivo.

In definitiva, le “nuove forme di stanzialità” prefigurate per la Valle del Crati possono concretizzarsi solo attraverso una evoluzione verso un più equilibrato uso delle risorse, che contestualmente origini nuove forme di organizzazione produttiva e sociale dello spazio rurale. Quest’ultimo va inteso

non solo come contesto territoriale caratterizzato da una economia agricola e da una ricchezza di risorse naturali e ambientali, ma soprattutto come sistema di valori, stili di vita e schemi relazionali, che rappresentano proprio le tracce di riferimento per strutturare e calibrare il modello di sviluppo locale.

## *Val di Noto* *Stanzialità turistica e trame insediative*

di Paolo La Greca, Daniele La Rosa

Declinando il concetto di stanzialità come l'insieme dei caratteri e delle relazioni che caratterizzano gli abitanti di un determinato contesto territoriale, indagare le complesse dinamiche che legano la stanzialità e il turismo significa ricercare le relazioni esistenti tra chi vive e abita un territorio e chi di tale territorio fruisce come luogo deputato a trascorrervi una parte della sua esperienza turistica. È quindi immediato intuire che tali relazioni sono dipendenti dalla durata e tipologia di tale esperienza e sono inoltre legate ad una serie di fattori fortemente interrelati gli uni con gli altri: cultura, condizioni economiche, qualità dei servizi offerti, obiettivi e aspettative del viaggio e dei viaggiatori.

La codifica di queste relazioni è tuttavia compito particolarmente difficile, a causa della loro complessità e unicità: le relazioni tra “abitanti” e “visitatori” sono diverse le une dalle altre, perché diversi sono sia i luoghi, che le persone coinvolte e le loro culture. Per questo motivo per cercare di cogliere alcuni elementi minimi caratterizzanti i rapporti tra stanzialità e turismo sono necessari strumenti di analisi sociale particolarmente strutturati e finalizzati, con una fondamentale scelta a monte di campioni rappresentativi dalle due parti. Questa strada implica la disponibilità di dati complessi, spesso difficili da acquisire, nonché la progettazione *ad hoc* di questionari/interviste, con i relativi lunghi tempi per la somministrazione e avanzate analisi multivariate che cerchino di legare i risultati dei questionari con altre informazioni di natura prettamente turistica. In luogo di un tale complesso sistema conoscitivo sono state scelte, nell'economia del presente lavoro, alcune modalità di analisi derivate e sintetiche, che attraverso una lettura dei fenomeni insediativi (analisi dei tessuti) e un'analisi critica di dati esistenti sul turismo (consistenza dell'offerta, arrivi e presenze), hanno cercato di individuare alcuni elementi caratterizzanti le relazioni tra stanzialità e fenomeni turistici. Con la lettura dell'evoluzione/tipologia dei tessuti insediativi e dei dati Istat per sezione censuaria si ottengono informazioni sull'intensità e forme assunte dai processi



di urbanizzazione, evidenziando in particolare in quali aree della provincia questi fenomeni possono essere legati con il sistema turistico (urbanizzazioni costiere). Analizzando i dati turistici è possibile ottenere una parziale fotografia sulla percezione e grado di appetibilità che il turismo ha avuto negli ultimi 5-6 anni sui soggetti (piccole imprese, imprenditori individuali, famiglie) che hanno deciso di investire nel settore turistico.

L’evoluzione degli insediamenti e delle trame insediative

La provincia di Siracusa conta poco più di 400.000 abitanti (404.271, al 2010) con una densità di popolazione di circa 191 ab/kmq, prevalentemente concentrati lungo la fascia costiera, dove, ad eccezione di Noto, ricadono i centri urbani con popolazione superiore ai 30.000 abitanti.

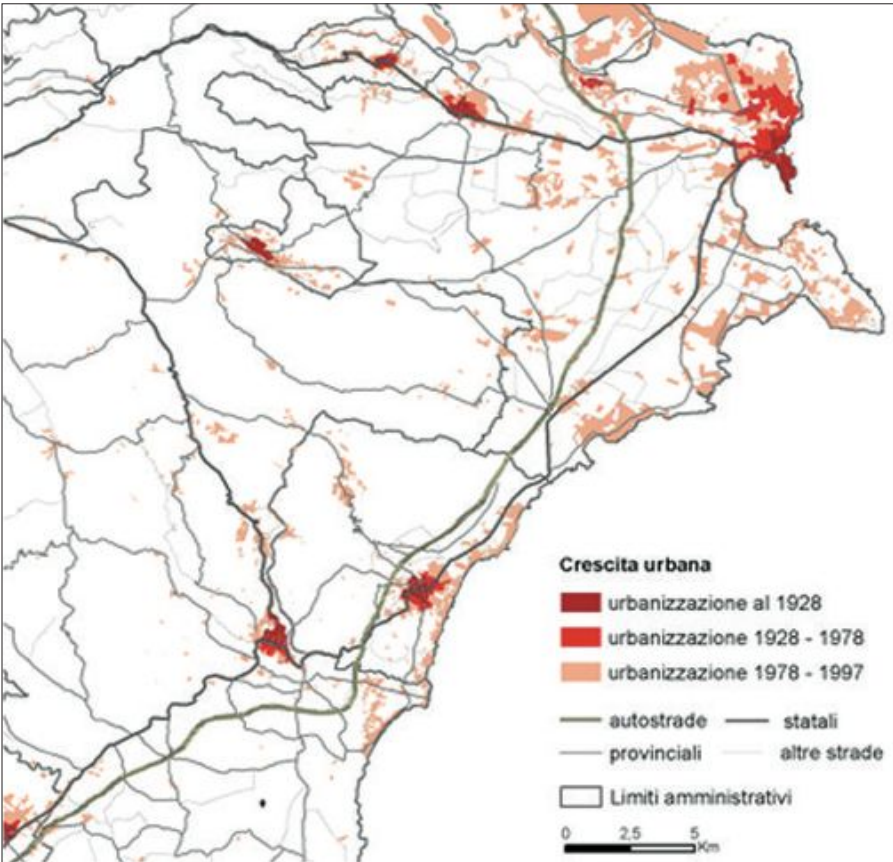


Fig. 1 - Particolare della crescita urbana in Provincia di Siracusa tra Siracusa, Floridia, Noto ed Avola

L’analisi dell’evoluzione degli insediamenti nel corso del XX secolo, condotta utilizzando, come fonti, le tavolette Igm risalenti alla fine degli anni 20, la serie agli anni ’60-’70 del ‘900 e la Carta Tecnica Regionale del 1997, si rileva particolarmente utile per avviare una riflessione sulle dinamiche insediative che hanno caratterizzato quest’area. Emerge, in primo luogo, la conferma del dato che individua negli ultimi 30 anni la fase in cui l’espansione urbana ha assunto caratteri inediti sia per dimensioni del fenomeno, sia per caratteristiche morfologiche (Fig. 1). La tabella 1 riporta, di seguito, le superfici totali urbanizzate per ciascun periodo considerato.

Tab. 1 - Crescita urbana in Provincia di Siracusa

Periodo	Superficie nel periodo (ha)	Superficie totale (ha)	Incremento in %
Fine anni 20	786,35	786,35	-
Dagli anni ’30 agli anni ’70	458,46	1244,81	58 %
Dagli anni ’70 agli anni ’90	13097,36	14342,17	1052 %

I dati riportati confermano come le aree urbane precedenti la seconda guerra mondiale, ovvero il sistema insediativo storico, ammontano al 5,5% circa delle superfici edificate totali e che ben oltre il 91% sono state realizzate in date successi agli anni 1960-70.

Per meglio conoscere, interpretare e giudicare alcuni elementi fondamentali utili a valutare lo stato della stanzialità in provincia di Siracusa abbiamo ritenuto di proporre un’analisi basata sulla classificazione dei tessuti insediativi. Essa è stata ottenuta a partire da un’interpretazione cartografica analitica della Carta Tecnica Regionale 1:10.000 e delle ortofoto della fine degli anni ’90 (IT 2000) <sup>1</sup>. L’analisi ha consentito di classificare le aree urbanizzate, o interessate da rilevanti processi di trasformazione a fini produttivi o di servizio, secondo la seguente tipologie.

Insediamenti compatti: parti di territorio interessate da processi di urbanizzazione compiuta con densità insediative elevate e comunque con una prevalenza del costruito rispetto agli spazi liberi.

Urbanizzazione dispersa: aree che all’analisi cartografica rivelano un processo di urbanizzazione a fini prevalentemente residenziali a bassa densità.

Grandi attrezzature territoriali: attrezzature urbane e non che ricadono all’esterno delle due precedenti tipologie insediative (centri commerciali, depuratori, impianti sportivi, cimiteri, etc).

Aree industriali: aree in cui gli stabilimenti industriali si presentano aggregati in un sistema, in forma di lottizzazione o di insieme maggiormente

<sup>1</sup> La statistica è stata condotta su tutti i comuni della provincia di Siracusa ad eccezione di Lentini, Carlentini e Francofone, per un totale di 17 su 20 comuni complessivi.

Tab. 2 - Tipologie dei tessuti insediativi in Provincia di Siracusa

	Superficie (Kmq)	%
Insedimenti compatti	32,6	23
Urbanizzazione dispersa	71,5	50
Grandi attrezzature territoriali	5,1	4
Aree industriali	34,3	24
Totale	143,3	100

complesso (agglomerati Asi). Il dato quantitativo relativo alle quattro categorie descritte è riportato nella tabella 2.

Il fenomeno della recente urbanizzazione trova una forte amplificazione lungo la fascia costiera. È qui, infatti, che a partire dai primi anni '80, si sono concentrate le pressioni insediative finalizzate all'edilizia stagionale. Attraverso i dati Istat di popolazione residente per sezione censuaria (censimento 2001), è stato ricavato un indicatore di modalità di occupazione delle abitazioni, come rapporto tra il numero di abitazioni occupate da residenti e quello delle abitazioni totali per sezione censuaria. Tale analisi ha riguardato le sezioni censuarie comprese in 400 metri dalla costa<sup>2</sup>. La tavola in fig. 2 conferma la presenza di fenomeni di diffusione residenziale a prevalente carattere stagionale lungo la fascia costiera, con percentuali di abitazioni occupate dai residenti inferiori al 40-50%, con punte anche estremamente basse (inferiori al 20%).

Il territorio costiero si presenta attualmente come la parte più densamente edificata del territorio provinciale in cui coesistono insediamenti residenziali e produttivi, agglomerati di residenze stagionali e strutture alberghiere prevalentemente destinate al turismo di massa di scarsa qualificazione.

L'utilizzo di tale patrimonio residenziale ai fini turistici risulta però fortemente ridotto rispetto alla sua reale estensione, dal momento che esso rientra nel circuito turistico solo attraverso una non irrilevante percentuale di affitti stagionali peraltro non rilevabile dai dati statistici ufficiali.

Tale offerta di seconde case per periodi estivi risulta, quindi, particolarmente sovradimensionata rispetto all'effettiva richiesta turistica del mercato interno ed esterno. Essa si localizza in lottizzazioni di qualità urbanistica ed edilizia medio-bassa con limitata dotazione di servizi. Questo sovradimensionamento ha inoltre indotto forme di degrado ambientale e paesaggistico che dovranno essere affrontate nella prospettiva di un rilancio dell'offerta di un prodotto turistico di qualità nella fascia costiera.

Una generale riqualificazione, di un così complesso sistema costiero, che in certe aree è particolarmente compromesso, non può che essere af-

<sup>2</sup> La selezione delle sezioni censuarie è stata effettuata attraverso una *query* geografica su GIS, impostando come criterio di selezione un'intersezione tra un *buffer* di 400 metri dalla linea di costa e le sezioni stesse. Per tale motivo fanno parte della selezione anche delle sezioni che si sviluppano molto al di là dei 400 metri.

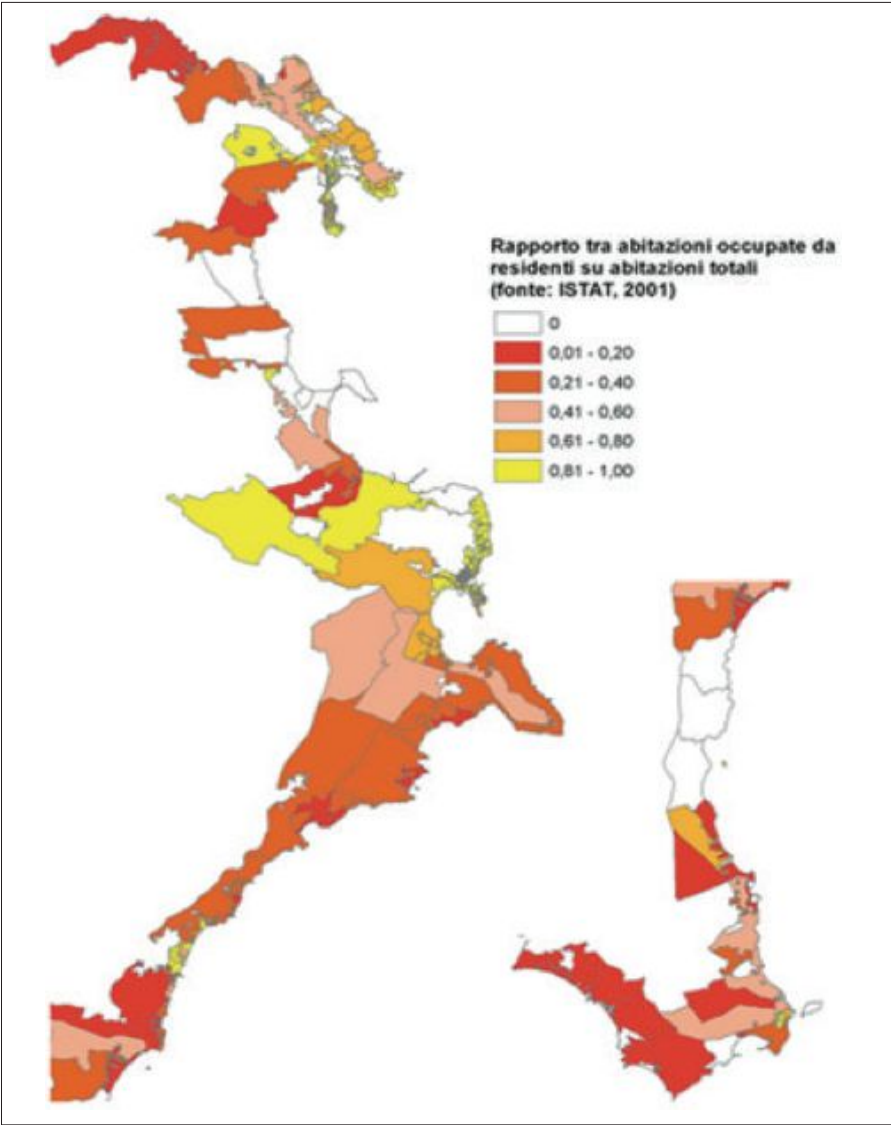


Fig. 2 - Rapporto tra abitazioni occupate da residenti ed abitazioni totali nella fascia costiera della provincia (Fonte: Istat, 2001). Le sezioni censuarie non tematizzate sono caratterizzate da assenza di popolazione

frontata in sede di piano (provinciale e comunale), attraverso alcuni criteri generali che possono comprendere:

- interventi di ristrutturazione urbanistica con demolizione e ricostruzione dei fabbricati esistenti, anche attraverso meccanismi premiali, per la realizzazione di strutture ricettive integrate nel paesaggio;

- il mantenimento di adeguati elementi di connessione tra l’ambito co-  
stiero e l’entroterra che interrompano il *continuum* urbanizzato, attraverso  
la creazione di spazi verdi, piazze, parcheggi e/o l’apertura di nuove con-  
nessioni che dovranno contenere percorsi pedonali e ciclabili;
- la riorganizzazione del sistema della mobilità, soprattutto in prossimità  
dei congestionati centri balneari, mediante la costituzione di percorsi al-  
ternativi e di un sistema di percorsi di mobilità dolce finalizzato alla frui-  
zione turistica e paesaggistica.

Offerta e domanda turistica: evoluzione e considerazioni

In tabella 3 è riportata la suddivisione per comune delle strutture turisti-  
che site nella provincia di Siracusa suddivise nelle seguenti categorie: al-  
berghi, affittacamere e case vacanza, *bed & breakfast*, residence, campeggi,  
agriturismi e turismi rurali<sup>3</sup>.

L’analisi di dati dell’offerta complessiva mostra una distribuzione estre-

Tab. 3 - Strutture turistiche per tipologie in Provincia di Siracusa

Comune	Affittacamere	Alberghi	Agriturismo	B&B	Casa Vacanza	Casa Ferie	Ostelli	Campeggi	Residence Alberghiere	Turismo Rurale
Augusta		8	2	3				1		
Avola	1	5	4	7				3		
Buccheri		1		2						1
Buscemi			1	2						
Canicattini B.				3						1
Carlentini			6	3						
Cassaro				1						
Ferla				4						
Floridia	1		2	1						
Francofonte										
Lentini			2	1						
Melilli		3						2		
Noto	11	18	18	46	3		1		1	
Pachino		2		6				1		
Palazzolo A.	1	3	4	5				1		
Portopalo di C.P.	2	7	1	1				2		
Priolo G.		4							1	
Rosolini		1	2	3						
Siracusa	14	47	11	84	11	2		2	13	1
Solarino				1						
Sortino	1		3							
Provincia	31	99	56	173	14	2	1	12	15	3

<sup>3</sup> Fonti: Regione Siciliana - Assessorato Turismo, Alberghi di Sicilia 2005-2006.

mamente squilibrata con circa il 70% delle strutture concentrate nel terri-  
torio dei Comuni di Siracusa e Noto. La situazione degli alberghi è quella  
maggiormente sbilanciata ma anche la distribuzione delle residenze turi-  
stico alberghiere complementari appare non omogenea rispetto alle poten-  
zialità turistiche del territorio. Gli alberghi si concentrano in solo 11  
Comuni sui 21 totali. Lo squilibrio maggiore è dovuto al fatto che quasi il  
50% si concentra nel capoluogo: a Siracusa, infatti, si localizza il 47%  
degli esercizi, seguita da Noto con il 18%.

Tale marcato squilibrio nella distribuzione della ricettività alberghiera  
ed extralberghiera rivela l’assenza di un’adeguata politica turistica che va-  
lorizzi l’intero territorio nei suoi caratteri culturali ma ancor più ambientali,  
essendo le attrezzature ricettive concentrate nei due maggiori centri urbani,  
che sono, tuttavia, quelli più rilevanti in termini di dotazione di patrimonio  
storico e culturale. Particolarmente scarsa è la quantità di strutture ricettive  
nei territori dei Comuni a Nord e ad Ovest del capoluogo.

L’incrocio tra le mappe delle strutture ricettive e l’offerta di beni a ri-  
levanza turistica (fig. 3) indica lo squilibrio esistente in alcune aree della  
provincia, mostrando come la localizzazione delle strutture ricettive (con-  
cen- trate nelle aree urbane di Siracusa e Noto) sia disaccoppiato rispetto  
alla distribuzione geografica dell’offerta territoriale costituita da riserve  
naturali, aree archeologiche, centri storici e beni isolati.

Particolarmente consistente, per la sua estensione e distribuzione geo-  
grafica, è la dotazione di beni archeologici, assoggettati a vincoli o soltanto  
individuati dalle istituzioni competenti come aree d’interesse, e di beni iso-  
lati di vario tipo. Questi ultimi sono oggi fortemente limitati in quanto ad  
accessibilità e/o conoscenza.

In questa prospettiva è possibile dividere in due gruppi le principali de-  
stinazioni turistiche dell’area siracusana: destinazioni attualmente già frui-  
bili (centri storici, riserve naturali , beni isolati già utilizzabili, aree archeo-  
logiche accessibili); destinazioni potenzialmente fruibili (centri storici mi-  
nori, beni isolati non fruibili o abbandonati, aree archeologiche non fruibili,  
siti naturalistici non oggetti di tutela).

Questa classificazione di massima, offre alcuni spunti per definire stra-  
tegie volte ad incrementare e distribuire sul territorio nuove possibilità di  
fruizione, con particolare riferimento alle aree interne. Un primo passo in  
tale direzione è quello della valorizzazione e promozione del patrimonio  
culturale diffuso (beni isolati e beni archeologici), spesso in contesti di ele-  
vata rilevanza naturalistica.

Altra strategia per incrementare l’accessibilità al sistema dei beni diffusi  
e dei centri storici secondari può essere l’attuazione di percorsi di mobilità  
dolce: un’adeguata rete di *greenway* garantisce quelle condizioni di utilizzo  
e conoscenza, rispettose delle caratteristiche ambientali e paesaggistiche.



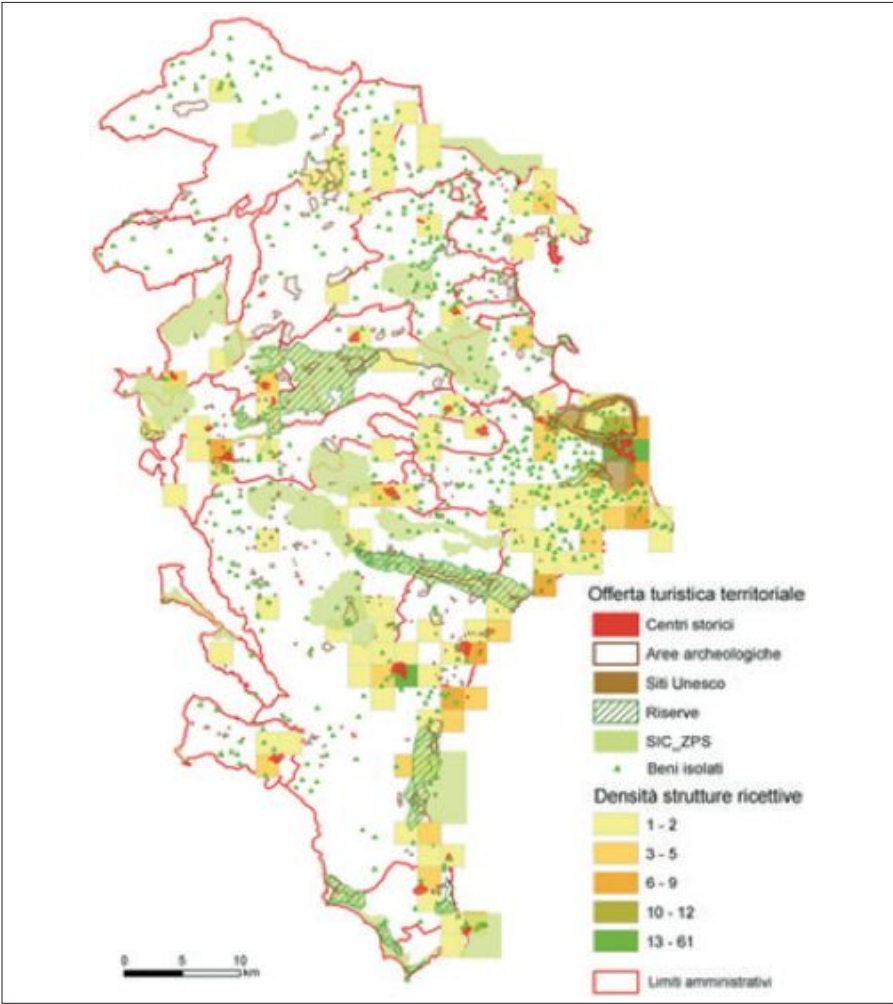


Fig. 3 - Offerta territoriale e densità di strutture turistiche su griglia di 2 km

Offerta ricettiva e attori dell’imprenditorialità turistica

L’andamento dell’offerta di strutture ricettive nell’intervallo temporale disponibile 2006-2010 (Istat, 2012) mostra un consistente trend positivo (circa il 42%), con una crescita ancora più marcata tra gli esercizi complementari (50%). Tale *trend* risulta più significativo se confrontato con la media nazionale, dove l’incremento si attesta intorno al 15% per il totale delle strutture turistiche e del 20% per quelle complementari. Nella valutazione di tali dati, occorre tenere presente che in regioni con offerta consolidata (Emilia Roma-

gna, Veneto, Toscana) la crescita nello stesso periodo risulta più contenuta, per un parziale grado di saturazione del mercato.

La differenza tra il *trend* nazionale e quello della provincia siracusana può rappresentare un indicatore della percezione di crescita del settore turistico da parte delle piccole imprese. Queste confermano il carattere spesso fami-

Tab. 4 - Consistenza dell’offerta ricettiva nell’intervallo 2005-2010

		2005	2006	2007	2008	2009	2010
Esercizi alberghieri e complementari		342	375	375	428	449	487
Esercizi alberghieri		100	103	103	111	113	124
Esercizi alberghieri	alberghi di 5 stelle e 5 stelle lusso	1	1	1	1	2	2
	alberghi di 4 stelle	14	15	15	20	24	30
	alberghi di 3 stelle	40	40	40	42	40	45
	alberghi di 2 stelle	17	18	18	18	17	17
	alberghi di 1 stella	16	15	15	14	15	15
	residenze turistico alberghiere	12	14	14	16	15	15
Esercizi complementari		242	272	272	317	336	363
Esercizi complementari	campeggi e villaggi turistici	11	12	12	12	13	13
	alloggi in affitto	44	44	44	49	48	61
	agriturismi e alloggi del turismo rurale	52	56	56	60	64	66
	ostelli per la gioventù	0	1	1	2	1	3
	case per ferie	2	2	2	2	10	3
	bed and breakfast	133	157	157	192	200	217

Fonte: Istat, 2012

liare, ed intraprendono attività nuove e/o complementari in un settore che è considerato foriero di possibilità di sviluppo. La costante crescita dei B&B e, in minor misura, degli agriturismo indica come piccoli imprenditori nutrano una fiducia nelle possibilità che il turismo è ancora in grado di offrire. Inoltre, con tassi di crescita analoghi, anche le strutture alberghiere medio-piccole hanno fatto registrare incrementi in numero.

Questa tendenza ormai pluriennale è inoltre bilanciata da un generale tasso

positivo di arrivi: l'ultimo report regionale sul turismo disponibile (Osservatorio Turistico della Regione Siciliana, 2011), ponendo a confronto i flussi turistici e la capacità ricettiva nel 2009 e 2010, per la Provincia di Siracusa, evidenzia un generale incremento sia degli arrivi (+10,8%) che delle presenze (+21,2%). Particolarmente rilevante è l'aumento nelle strutture complementari (+30% di arrivi, +23,4 % di presenze), in correlazione con il positivo aumento di strutture precedentemente accennato.

**Prospettive di una migliore integrazione tra stanzialità e flussi turistici**

La relazione tra abitanti dei luoghi e turismo è questione estremamente complessa dipendendo da una serie di fattori estremamente eterogenei, quali livello economico, quantità dei flussi turistici e loro sviluppo e relative aspettative delle ricadute delle attività turistiche (Johnson, Snepenger, 1994). Numerose esperienze hanno mostrato che le aspettative delle comunità nei confronti delle opportunità economiche possono diminuire molto rapidamente se non supportate adeguatamente nel tempo ed addirittura arrivare al declino, dopo la prima fase di sviluppo e consolidamento (fig. 4). In questo senso, esperienze di integrazione tra turisti e abitanti sono maggiormente praticabili in B&B, agriturismi o piccoli alberghi, dove una particolare attenzione e cura del cliente risultano facilitate ed i rapporti tra abitanti e turisti sono agevolati dalle ridotte dimensioni delle strutture. Questa specificità si traduce in opportunità per il sistema dei centri urbani minori che caratterizzano fortemente il territorio siracusano, ma deve essere inevitabilmente accompagnata da at-

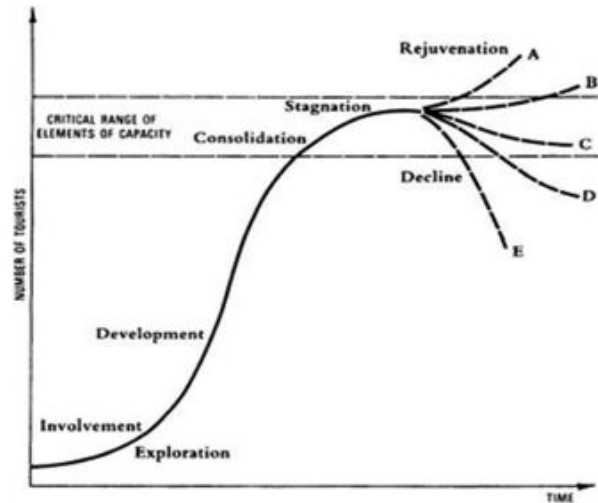


Fig. 4 - Schema del ciclo di vita del turismo (fonte: Butler, 2006)

tività di promozione di tali modelli di fruizione a basso impatto mediante iniziative quali la ricettività alberghiera diffusa. È anche utile migliorare l'attrattiva dei territori (ad esempio, aumentando l'offerta museale) ed i servizi per la fruizione del patrimonio culturale, per rendere più articolata l'offerta turistica ed aumentare quindi la permanenza media dei turisti e l'ampiezza del *target* dei fruitori.

Come evidenziato nei precedenti paragrafi, gli elementi caratterizzanti il rapporto tra stanzialità e turismo si possono ricondurre alla:

- forte pressione insediativa lungo il sistema costiero, legata a flussi interni di turismo stagionale;
- importanza e peso delle strutture alberghiere complementari;
- crescente fiducia della piccola imprenditoria sulle possibilità turistiche (ancora potenzialmente in crescita).

Anche a partire da questi tre elementi, in stretta sinergia con molte delle considerazioni che in questo testo si è provato a sintetizzare è, forse, possibile individuare alcune strategie e politiche territoriali per consolidare e far evolvere il rapporto tra stanzialità e turismo:

- riqualificare il sistema costiero e l'offerta (ad oggi sovradimensionata e/o sotto-utilizzata) delle seconde case;
- promuovere il sistema dei beni diffusi, specie nelle aree interne, da assorbire all'interno delle attività alberghiere complementari.

## Val di Mazara

### Contesti della stanzialità in un territorio poco abitato<sup>1</sup>

di Carla Quartarone, Giada Bini, Giulia Bonafede

#### La struttura dell'insediamento

La qualità complessiva di un territorio e delle sue strutture insediative influenza la scelta di considerare quel territorio come meta turistica, così come la qualità delle strutture insediative può essere migliorata in virtù dell'aumento della domanda aggiuntiva che la stanzialità turistica porta. Se il turismo è anche “sogno” individuale e la “destinazione” è l'ambito locale dove si può rendere concreto il sogno (Lozato Giotart, 2008), al territorio/destinazione si richiede non solo di essere fornito di tutte le risorse e attrezzature necessarie all'espletamento dell'attività sognata ma anche di indurre la percezione di una qualità dello stare adeguata alle attese. Il successo dell'impresa turistica dipende dalla qualità del contesto territoriale nelle sue dimensioni fisiche insediative, infrastrutturali e di servizi, oltre che in quelle sociali e culturali (Vitale, 2008).

Sia dalle scienze che studiano il turismo come impresa nelle sue implicazioni economiche, sia da quelle che guardano al fenomeno sociologico e comportamentale, sono emerse convergenze sull'importanza che ha assunto per lo sviluppo del turismo, per la durabilità di un vantaggio competitivo nei nuovi mercati dei “turismi”, l'offerta, accanto ad un'attrattiva di base (mare, sport, natura, cultura), di un territorio che esprime ospitalità, qualità di vita e saper fare (Dallari, 2007; Zamagni, 2007). Le attenzioni e le azioni di sostegno si sono focalizzate sulle competenze delle comunità locali, sulla loro capacità di attivare le risorse, sul grado di relazionalità tra attori pubblici e privati e verso il turista, sulla diffusione di cultura dell'ospitalità. Attraverso la formazione e l'animazione dal basso, si è teso, quindi, ad agire sugli uo-

<sup>1</sup> Carla Quartarone è l'autrice del paragrafo *La struttura dell'insediamento*; Giada Bini del paragrafo *Tendenze territoriali rispetto all'offerta ricettiva*; Giulia Bonafede del paragrafo *Incidenza delle dotazioni territoriali sullo sviluppo turistico*.

mini<sup>2</sup>; sono state trascurate invece le cose, vale a dire, i caratteri fisici degli insediamenti nei territori sottoposti a pressione turistica o che sperano di esserlo. La struttura della “stanzialità”<sup>3</sup> ha parte cospicua nel potenziare l'attrattività non solo perché partecipa del paesaggio o perché contiene beni culturali; ma perché può essere adattiva (suscettibile di usi diversi rispetto a quelli per cui è nata), resiliente (capace di riassumere forma e funzioni precedenti una volta cessata la pressione deformante) ovvero rigida e fragile nel mutamento; può essere risorsa per una peculiare qualità di vita e per un'ospitalità caratterizzata e addirittura innovativa, ovvero può essere percepita come zavorra per nuove visioni di futuro; può evolvere verso modelli «uniformi e omologanti buoni per soddisfare la società variegata degli ultimi secoli» (Samonà, 1980) verso separatezze, recinti, servizi esclusivi che creano estraneità e indifferenza ovvero può offrire spazi identitari al quotidiano e alla socialità, sia dei residenti che dei turisti favorendone l'incontro. Sotto la pressione del turismo (in atto o sperato), che comporta una domanda esogena di nuova stanzialità, le modificazioni che il territorio subisce, affidate alle autonomie locali spesso deboli a fronte di interessi sia locali che esterni, possono diventare distruttive nei confronti dell'attrattività più del danno ecologico e l'esaurimento di risorse.

La struttura dell'insediamento nella punta occidentale della Sicilia è connotata dal carattere comune di sistema geograficamente marginale di una regione periferica relativamente poco sviluppata. L'area di studio, estesa 2.943,67 Km<sup>2</sup> (11,4% della regione) è articolata in 30 amministrazioni comunali con 459.435 residenti nel 2001 (9,4 % della regione). Nel 2010 sono stati calcolati poco più di 470.000 residenti, con un incremento rispetto al 2001, del 2,4%, contro il meno 0,8 del decennio precedente. La densità territoriale è 158 ab/Km<sup>2</sup>, più bassa della media regionale (194 ab/km<sup>2</sup>).

La gerarchia del sistema insediativo è costituita da 3 comuni con più di 50.000 abitanti, 2 comuni che superano i 30.000 residenti, 8 che superano i 10.000 e 4 sotto la soglia dei 3.000.

La distribuzione territoriale dei pesi demografici mostra che la metà circa dei residenti è concentrata nella *pianura costiera centrale* e la parte restante è distribuita nei due insiemi *della punta nord* e *dell'area interna* ad est, oltre

<sup>2</sup> Un'analisi del Formez (Cuccu, 2007) dimostra come nelle politiche europee del QCS 2000-2007 per il turismo hanno prevalso le spese per l'incentivazione dell'imprenditoria nella ricettività piuttosto che quelle per il miglioramento dei contesti territoriali e della loro infrastrutturazione.

<sup>3</sup> Il termine stanzialità o insediamento stanziale o attività stanziale è stato molto usato da Giuseppe Samonà e dagli urbanisti che lo hanno frequentato. Indica l'insediamento urbano nel suo legame con il territorio, organizzato funzionalmente e perciò comprensivo di tutte le azioni che appartengono alla vita di uomini e gruppi e nello stesso tempo connotato con specifici caratteri che esprimono l'appartenenza a quel territorio. È termine che supera il concetto di abitare, maturato dal Movimento Moderno, che può essere organizzato e formalizzato in modo da soddisfare i bisogni della “società variegata di tutto il mondo” (Samonà, 1980).



che nei territori dei due sistemi di *isole minori*<sup>4</sup>. L'assenza di città grandi<sup>5</sup> e la permanenza del costume contadino di risiedere in nuclei e contrade con una specifica organizzazione di comunità favoriscono nel visitatore la percezione di un territorio poco abitato con cittadini inclini alla socialità. L'Istat rileva nel 2001, 194 tra nuclei e contrade abitate, con quasi 76.000 residenti, situati in gran parte nella pianura costiera, nelle isole minori e nella punta nord.

L'unità elementare che ha composto i tessuti urbani fino al novecento è la casa a corte, mentre le forme dell'insediamento agricolo sono i casali e il baglio<sup>6</sup> con stanzialità legata ai cicli del lavoro come le tonnare, attive fino agli anni '70, e i bagli vitivinicoli, molti dei quali ancora attivi.

Dall'analisi morfologica si identificano come prevalenti nella struttura attuale dell'insediamento: *centri di antica origine* riorganizzati in epoca medievale con impianto topologico<sup>7</sup>, evoluti in strutture urbane complesse con servizi di ordine superiore; *città di fondazione*<sup>8</sup> pianificate con impianti geometrici anche con funzioni rappresentative; *centri baronali* con impianto topologico, ordinato da un asse di cultura barocca<sup>9</sup>; *aggregazioni spontanee di unità abitative lungo linee* di comunicazione territoriale; *insediamenti radi di ville* signorili, con ampi giardini ornamentali, per trascorrere i mesi più caldi in luoghi dal clima favorevole.

Fino agli anni '60 del novecento le dimensioni degli insediamenti urbani erano limitate alle superfici degli attuali centri storici<sup>10</sup>; dai dati censuari emerge che in tutta l'area la parte più cospicua (circa 60%) del patrimonio edilizio è stata prodotta nel decennio '71-'81 con una riduzione della dimensione media degli alloggi e un aumento degli edifici destinati ad abitazione. Il numero medio di vani per abitante è superiore a 2 e il patrimonio edilizio non utilizzato da residenti è di oltre 150.000 vani.

Agli impianti urbani strutturanti si sono aggiunti: *insediamenti della ricostruzione* dei comuni distrutti o danneggiati dal sisma del '68, pianificati in modi estensivi su tracciati mistilinei in luoghi anche molto distanti dall'insediamento preesistente; *insediamenti discontinui di edilizia residenziale, impianti produttivi e strutture commerciali*, con opere di urbanizzazione ca-

<sup>4</sup> Nei comuni della punta nord-occidentale e nelle isole il saldo demografico è positivo, nella pianura costiera è pressoché statico; è negativo nei comuni dell'area interna.

<sup>5</sup> Marsala ha 82.764 abitanti, Trapani. 70.622, Mazara del Vallo 51.492 dati Istat 2010.

<sup>6</sup> Sistema di ambienti, per diverse funzioni, aperti su una corte cui si accede da un solo ingresso. I casali e i dammusi (a Pantelleria) sono semplici ambienti aggregati in linea.

<sup>7</sup> Le matrici storiche restituiscono una classificazione delle forme urbane in due categorie: gli impianti a sviluppo topologico o organico dove linee e tessuti seguono la morfologia dei siti; gli impianti a sviluppo geometrico dove linee e tessuti perseguono uno schema regolare predefinito. (Gabellini 2001, Leone 2008).

<sup>8</sup> Sulla base dello *Jus populandi* tra il 1400 e la fine del 1600, per censuazione nel 1700.

<sup>9</sup> L'asse "barocco" è una strada ordinatrice dei tessuti, con punti terminali costituiti da palazzi nobiliari, castelli, chiese, anche preesistenti (Leone 2004).

<sup>10</sup> Dal confronto tra i repertori cartografici, la cartografia IGM 1/50.000 del 1973 e il 10.000 regionale del 2001, supportata dai dati Istat Serie storica e Censimento 2001.

renti, frammisti ad aree agricole; insediamenti continui di *edilizia stagionale in aree costiere balneabili*, a partire da nuclei preesistenti o in totale autonomia, con disposizione geometrica<sup>11</sup> senza opere di urbanizzazione; *insediamenti di edilizia stagionale diffusi* in aree agricole prossime a riserve naturali, a siti archeologici e impianti termali.

Il mosaico delle tipologie insediative, sovrapposto ai sistemi della mobilità e delle risorse territoriali attrattive di turismo, che nell'area di studio sono costituite in primo luogo dai litorali balneabili e dal mare con molte possibilità di fruizione ludica e sportiva, dalle risorse culturali, agro-alimentari e termali<sup>12</sup>, consente un'interpretazione per grandi ambiti di tendenze, buone pratiche e criticità in relazione alle localizzazioni dell'offerta di stanzialità turistica che si è sviluppata nell'ultimo decennio.

In sintesi emerge che i caratteri della stanzialità permanente hanno contribuito all'insorgere di una domanda di stanzialità turistica legata al desiderio di libertà insito nelle molteplici forme del turismo di mare. Inizialmente a questa domanda, rivolta prevalentemente alle isole minori e alla fascia costiera<sup>13</sup>, si è risposto alienando i suoli percepiti come di minor valore da una società con basi economiche prevalenti nel settore primario; nel contempo lo spostamento temporaneo<sup>14</sup>, dalle aree più urbanizzate e dall'interno verso le coste, e il radicamento di turisti residenziali soprattutto stranieri, hanno incentivato la formazione di una imprenditoria nelle attività di supporto alla stanzialità turistica. Dove si è voluto regolare la crescita privilegiando la continuità con gli insediamenti storici, rafforzandone il ruolo di centralità e di patrimonio di risorse identitarie, per rispondere alle nuove ragioni della domanda di stanzialità, il turismo come impresa ha avuto maggiori possibilità di inserirsi, anche con il valore aggiunto dell'integrazione tra residenti e turisti. Dove questo non è accaduto per ragioni naturali o antropiche occorre maggiore creatività e innovazione per contrastare forme di desertificazione sociale.

Paradossalmente, le aree più lontane da raggiungere e quelle più lente nello sviluppo sono quelle che prima hanno colto il cambiamento della domanda di stanzialità turistica, dalle forme di massa omologante a quelle peculiari<sup>15</sup>. Ma non è sufficiente. Le singole località di costa e le isole minori definiscono una pluralità di destinazioni, già note o possibili: un grande arco di oasi di mare. Il loro contesto è tutto il territorio della punta occidentale della Sicilia che potrebbe evolvere, attraverso una pianificazione informata da una visione d'ampio respiro, verso un sistema urbano coeso e

<sup>11</sup> Disposizione a nastri paralleli alla costa, a ridosso di strade litoranee, o a pettine serviti da strade interpoderali.

<sup>12</sup> Un sistema di sorgenti termali attraversa l'area interna da Alcamo Segesta a Montevago

<sup>13</sup> La fascia costiera sviluppa km 389,35 di litorale, il 5,4 % delle coste italiane.

<sup>14</sup> Stimato da noi in almeno 100.000 unità, sulla base di un rilevamento eseguito dall'A.R.T.A. Sicilia e pubblicato (Trombino 2009).

<sup>15</sup> Pantelleria nelle isole minori, San Vito a Nord-ovest, Menfi a Sud-est.

policentrico, con funzioni complementari, identità forti, servizi e ambienti naturalistici attrattivi, nella pianura costiera occidentale, e un sistema agro-industriale e di turismo rurale e del benessere<sup>16</sup> nell'area interna con forme di ospitalità turistica convenzionate con le destinazioni costiere in modo da dividere oneri e benefici. È forse un modo per allargare i cerchi (Leone 2009) della punta occidentale della Sicilia nella globalizzazione.

### Tendenze territoriali rispetto all'offerta ricettiva

L'area di studio si configura come un'area variamente connotata dal punto di vista dell'uso turistico del territorio; seppure d'indubbia ricchezza in termini di risorse e patrimonio attrattivo per il turismo, questo settore si rivela come trainante soprattutto per la punta nord del sistema.

La consistenza dell'offerta ricettiva al 2010 è di 30.637 posti letto tra alberghieri e complementari; di questi 18.201 sono in comuni con prodotto turistico di tipo balneare (San Vito Lo Capo, Favignana, Castelvetro, Castellammare del Golfo e Pantelleria), 10.702 sono distribuiti tra le città che offrono un prodotto che al balneare coniuga la cultura e l'enogastronomia (Marsala, Petrosino, Mazara del Vallo, Erice, Valderice, Trapani, Menfi e Campobello di Mazara) mentre i restanti 1.734 posti letto sono distribuiti prevalentemente nel sistema dei comuni del basso e medio Belice.

L'attuale assetto è il frutto in buona parte delle politiche poste in essere dalla Regione Siciliana per l'ampliamento, il consolidamento e la qualificazione dell'offerta ricettiva in generale e in particolare di quella complementare e di piccola dimensione. La variazione della consistenza della capacità ricettiva evidenzia un salto dimensionale importante nell'arco del periodo 1996 - 2010. Il numero di posti letto passa dai 12.887 del 1996 a 15.274 nel 2001, 26.379 nel 2007 attestandosi a 30.637 nel 2010; aumenta considerevolmente anche il numero di strutture che passa dalle 124 registrate nel 1996 alle 186 del 2001, 545 nel 2007 per attestarsi nel 2010 a 790. Si evidenzia quindi una capacità più che raddoppiata nel tempo considerato, ma è significativo che tale incremento è più forte nelle strutture ricettive complementari (che si moltiplicano di un fattore 15 passando da 39 a 593) e non riguarda aree specifiche ma produce una diffusione dell'offerta a copertura di aree in precedenza del tutto sprovviste di offerta ricettiva. Un *set* di indicatori di pressione turistica ha consentito una migliore definizione delle dinamiche in atto nell'area di studio. L'*indice di Defert*, che mette in relazione numero di posti letto e numero di abitanti, non fornisce esiti significativi nell'area di studio considerata, ma si nota una relazione diretta tra consistenza dei posti letto e risorse dispo-

<sup>16</sup> Sottraendo le risorse termali al ricatto dei padroni dell'acqua.

nibili per la fruizione turistica. Questo dà indicazioni sul livello di specializzazione del sistema di San Vito Lo Capo e delle isole Egadi e Pantelleria la cui economia è principalmente fondata sul turismo.

Il *tasso di permanenza medio* (relazione presenze e arrivi) dice che il soggiorno medio nell'area è di 3,5 giorni. Al di sopra di tale media si collocano le destinazioni balneari come San Vito Lo Capo, Favignana e Pantelleria (5-6 giorni), Campobello di Mazara (8 giorni); si collocano nella media Menfi, Paceco, Castelvetro, Buseto Palizzolo e i comuni del Belice; sotto la media si collocano le città di Trapani e Marsala.

Il *tasso di affollamento* dà indicazioni sulla pressione antropica determinata dai flussi turistici e sulla *mixité* di popolazione presente in un comune come media giornaliera calcolata nell'arco di un anno. In prima istanza si è proceduto al calcolo su media annuale, ma si è ritenuto opportuno tenere conto della stagionalità. Il 76% delle presenze turistiche nella provincia di Trapani si concentra nei quattro mesi estivi e il picco massimo si ha nel mese di agosto. In tutti i casi, emerge fortissimo il ruolo di San Vito Lo Capo che domina anche per questo indicatore, seguito da Favignana e Pantelleria. Nel caso di San Vito Lo Capo il tasso passa dal 29,58% annuo al 68,37% stagionale al 100,76% nel mese di agosto il che significa che i turisti nel mese di agosto rappresentano il 50,19% della popolazione complessivamente presente, senza tenere conto delle presenze che per varie ragioni sfuggono alla registrazione.

Sono stati inoltre calcolati il tasso di occupazione medio giornaliero su base annua, il peso percentuale dei turisti nella composizione dell'intera popolazione presente giornaliera su base annuale, stagionale e agostana, il tasso di pressione turistica territoriale, il tasso di affollamento giornaliero su base annuale, stagionale e agostana. Tutti questi indicatori offrono un quadro che permette di operare 6 raggruppamenti di comuni: *comuni specializzati nel turismo* (San Vito Lo Capo, Favignana e Pantelleria); *destinazioni balneari in fase di crescita* (Castelvetro, Valderice, Castellammare del Golfo, Buseto Palizzolo, Campobello di Mazara, Custonaci, Petrosino e Menfi); *destinazioni mature* (Erice); *città costiere con offerta turistica in crescita* (Mazara del Vallo, Marsala e Trapani); *destinazioni per villeggiatura in seconde case ed escursionismo* (Paceco, Alcamo, Calatafimi-Segesta e Salemi); *comuni non turistici* (Poggioreale, Vita, Santa Ninfa, Montevago, Gibellina, Santa Margherita Belice, Sambuca di Sicilia, Contessa Entellina, Partanna, Salaparuta, Camporeale).

Per meglio individuare le differenze in atto i gruppi di comuni prima definiti possono essere accorpati in ambiti. Il primo ambito è quello dell'Agro Ericino, al cui interno il polo più dinamico è quello di San Vito Lo Capo che insieme a Erice Vetta e Castellammare del Golfo definiscono uno spazio turistico in cui anche i comuni di Valderice, Custonaci e Buseto Palizzolo tendono ad inserirsi. Queste ultime sono località tradizionalmente legate alla villeggiatura che recentemente si sono aperte al turismo. Buseto Palizzolo è

l'unico dei tre a non possedere un tratto costiero e la sua offerta è costituita prevalentemente da strutture complementari più consone alla natura rurale del sito. Castellammare del Golfo si pone come contrappunto a San Vito, distribuendo l'offerta ricettiva oltre che nel centro e nel lungomare anche nelle località di Scopello e Guidaloca. Erice è l'unica nel periodo considerato a presentare una lieve flessione nel numero di posti letto e di arrivi e presenze. Si ritiene che tale dinamica sia da imputare a un'assenza o inefficacia di politiche d'innovazione del prodotto turistico, cosa che porta a considerare Erice una destinazione matura. Segesta pur avendo delle risorse turistiche di rilevanza regionale, come il Parco Archeologico, risulta marginale ai flussi turistici. Il richiamo più importante è costituito dalle manifestazioni a carattere culturale del Teatro antico, che si svolgono da luglio a tutto agosto.

Il secondo ambito è quello dominato dalle tre città costiere Trapani, Marsala e Mazara del Vallo, cui vanno aggiunti: Paceco a nord e Petrosino a sud a completamento di questa fascia quasi continua di urbanizzazione intervallata da ampie riserve naturali, saline, e con alcuni tratti costieri affollati di seconde case. L'offerta ricettiva in quest'ambito si colloca o all'interno dei centri storici o disseminata in una punteggiata di bagli e cantine recuperati per uso turistico di buon livello; il turismo che riceve questo sistema coniuga cultura ed enogastronomia o ancora entra a far parte di un'offerta di rango territoriale più alto da *tour* della Sicilia.

Il terzo ambito è quello della zona Sud il cui polo è Castelvetro con Campobello di Mazara che si configura come realtà in crescita localizzando il sistema ricettivo nelle località costiere come Torretta Granitola (porticciolo turistico con tonnara), Tre Fontane, Marinella di Selinunte e Porto Palo di Menfi rivolto a un turismo di tipo balneare che nella zona sud dell'area di studio consta anche di ampi tratti di costa occupati da insediamenti di seconde case.

Il quarto ambito è quello dell'area interna o del Belice in cui prevalgono comuni non turistici con due teste a mare: Alcamo a nord, caratterizzato da un uso della zona costiera per villeggiatura che si estende nei comuni limitrofi verso ovest in direzione di Palermo, e Menfi a sud, che si pone come destinazione che sta strutturando un'offerta ricettiva in fase di crescita. Menfi è una cerniera tra il sistema del Belice e quello della costa sud, collocandosi come naturale continuazione del sistema che si estende da Mazara del Vallo verso Sciacca e la costa agrigentina, caratterizzata da ampie spiagge. Le isole Egadi e Pantelleria costituiscono ambiti territoriali a parte e si pongono come destinazioni turistiche consolidate.

La distribuzione della tipologia turistica nell'area di studio si può sinteticamente così delineare: gli unici 2 hotel a 5 stelle si collocano nelle città di Marsala e Mazara del Vallo; le strutture a 3 e 4 stelle, che costituiscono il 78% della capacità ricettiva alberghiera in termini di posti letto, sono presenti in tutti gli ambiti tranne che nel sistema del Belice.

Il B&B è la tipologia ricettiva complementare più diffusa con 260 esercizi, questi si collocano prevalentemente in ambito urbano (Trapani, Paceco, Marsala e Mazara del Vallo), e nell'area sanvitese (San Vito Lo Capo, Erice, Busetto Palizzolo, Valderice); essi costituiscono la tipologia turistica prevalente nei comuni dell'area interna. Seguono per diffusione gli agriturismi che si collocano prevalentemente a Favignana, Pantelleria, San Vito Lo Capo, Castellammare del Golfo, Trapani, Marsala, Castelvetro. Altre tipologie degne di nota sono gli alloggi privati in affitto per Favignana e San Vito Lo Capo, e la categoria dei campeggi e dei villaggi turistici per Castellammare del Golfo e San Vito Lo Capo.

Bagli (a Paceco, Trapani, Marsala), cantine (a Marsala), tonnare (a Scopello, Bonagia, Torretta Granitola etc.), dammusi (a Pantelleria), le case dei pescatori (a Favignana) sono le tipologie storiche più recuperate per uso turistico esclusivo o a integrazione delle produzioni agricole e vitivinicole, quindi ascrivibili alla tipologia degli agriturismi. Non tutti i comuni hanno lo stesso tipo e densità di offerta. Ci sono comuni del tutto sprovvisti di offerta, altri come San Vito Lo Capo che vedono più che raddoppiare la popolazione durante la stagione estiva offrendo una varietà di offerta notevolmente superiore al resto dell'area.

#### **Incidenza delle dotazioni territoriali sullo sviluppo turistico**

Gli studi di matrice territoriale evidenziano che lo sviluppo turistico è utilizzatore e consumatore di spazio, ma anche di trasporti dai quali dipendono la sua mobilità e la sua diffusione. Si rileva fondamentalmente la connessione tra questo tipo di attività economica, la distribuzione delle risorse nello spazio, il loro uso o consumo e gli eventuali impatti negativi, non solo sull'ambiente naturale, ma anche sugli insediamenti umani e le popolazioni locali. Il rigetto del turismo è, infatti, un fenomeno che si registra nelle popolazioni autoctone tanto nei paesi sviluppati quanto nei territori marginali (Lozato Giotart, 1988; López Olivares, 1998).

Il turismo relazionale in Sicilia (Gulotta et al., 2004; Leone, 2004; Ruisi, 2004; Naselli et al., 2007) focalizza l'attenzione sulla produzione di socialità di quest'attività economica e sullo sviluppo autocentrato dei territori al fine di riequilibrare la pressione antropica costiera con le aree interne in declino economico (Urbani, 2007).

Se tali approcci al turismo coniugano sviluppo economico, basato su forme responsabili di redistribuzione del reddito, con la tutela ambientale e la produzione di nuove socialità, le attrezzature d'interesse comune dovrebbero giocare il ruolo di tessuto connettivo relazionale (Bonafede, 2009). In altre parole, se buone dotazioni territoriali di attrezzature e servizi non determinano



autonomamente maggiore richiamo turistico, ci chiediamo piuttosto se possano generare migliori condizioni di abitabilità territoriale che si riflettono positivamente sulle interrelazioni tra stanzialità permanente e turistica. In questo quadro, unitamente alle condizioni ambientali, alle risorse paesaggistiche e all'identità degli insediamenti urbani, l'equilibrata dotazione di servizi dovrebbe contribuire a: misurare l'offerta di qualità della vita in un territorio; evitare eventuali danni ambientali e frizioni sociali; favorire le interrelazioni tra comunità ospite e turisti, sviluppando le attitudini relazionali che esprimono gli insediamenti.

A tale fine alcune dotazioni territoriali sono state considerate perché potenzialmente coinvolte in fenomeni di conflitto tra attività turistiche e popolazione autoctona durante i periodi di maggiore flusso turistico e in particolare: le infrastrutture igienico-sanitarie, la raccolta dei rifiuti solidi urbani e le attrezzature socio sanitarie; mentre un altro gruppo di attrezzature è da considerare perché rappresentano i luoghi dove si manifestano le interazioni sociali: le sale congressuali, gli sportelli bancari, il commercio, le attrezzature culturali, per lo sport e il tempo libero.<sup>17</sup>

Ogni *set* di attrezzature/servizi è stato analizzato per ciascuno degli ambiti definiti dall'unità di ricerca locale nella punta Occidentale della Sicilia: 1) Belice alcamese; 2) Costa nord ericina; 3) Costa occidentale; 4) Costa sud. In particolare, in ogni ambito e per ciascun comune, sono stati comparati gli indici di Defert o di specializzazione turistica (posti letto/residenti) e di densità territoriale (posti letto/superficie) nel periodo di maggiore flusso turistico con indici sintetici che esprimono, generalmente, il rapporto tra la dotazione dei servizi analizzati e il numero di abitanti.

In definitiva, la diagnosi dello stato di fatto è finalizzata a: 1) delineare i potenziali turistici (López Olivares, 1998) che esprimono gli insediamenti, attraverso la definizione e comparazione di un *set* d'indicatori turistici territoriali; 2) contribuire a indicare il grado di capacità relazionale e di attrazione turistica espressa dal territorio; 3) contribuire a valutare le capacità di "carico turistico sostenibile" in ogni ambito.

La comparazione tra indici conferma che esiste una correlazione tra sviluppo turistico e dotazione territoriale di attrezzature e servizi all'interno dei quattro ambiti territoriali individuati dall'unità locale.

A esemplificazione dello studio si riporta il caso dell'ambito n. 2, Costa Nord Ericina, in cui si registra l'indice di specializzazione turistica più ele-

vato della punta occidentale della Sicilia e che si configura come il più equilibrato e specializzato dal punto di vista delle dotazioni territoriali d'attrezzature e servizi. A Erice, città della cultura e insediamento storico di richiamo turistico, in particolare si rilevano gli indici di maggiore specializzazione anche nel settore delle attrezzature ospedaliere e sportive.

La località balneare di San Vito Lo Capo, con indice di specializzazione turistica più elevato nella punta occidentale della Sicilia, beneficia delle attrezzature culturali, sociosanitarie e congressuali di Erice e Valderice, completandosi vicendevolmente. Mentre Castellammare del Golfo, abbastanza equilibrato sia dal punto di vista dei servizi alla balneazione, sia della dotazione di attrezzature culturali, sportive e sanitarie fa da supporto all'intero sistema. Castellammare si distingue per la maggiore efficienza prestazionale delle attrezzature sportive scolastiche, che incidono per oltre il 40% sulla dotazione dei posti a sedere degli impianti sportivi accreditati Coni nel territorio comunale e per quasi il 20% sulla capienza-spettatori dell'intero ambito. I comuni di Custonaci e di Busetto Palizzolo hanno una buona dotazione di attività commerciali, di sportelli bancari e postali.

Allo sviluppo turistico di San Vito Lo Capo non è, infatti, seguito l'adeguato incremento di attrezzature culturali e sportive delle quali è quasi del tutto sfornito, in favore, tuttavia, di una discreta dotazione di club e associazioni private di supporto agli sport acquatici e al tempo libero all'aria aperta. In questo caso, così come a Marsala nell'ambito n. 4 dove la riserva dello Stagnone è polo di attrazione per la pratica del *kitesurf*, lo sport non costituisce elemento attrattivo di per sé se non associato alla risorsa paesaggistica e naturalistica. La dotazione di attrezzature a San Vito Lo Capo è spesso affidata all'iniziativa dei privati. Mentre i numerosi eventi di carattere culturale e folkloristico di richiamo turistico sono allestiti perlopiù negli spazi all'aperto del tessuto urbano consolidato, ormai ampiamente dilatato a favore della stanzialità turistica di nuova edificazione.

Le analisi sui servizi igienicosanitari rivelano, invece, consumi di acqua elevati a confronto di apprezzabili deficit dei sistemi fognari e notevoli mancanze di depurazione che indicano possibili gradi di rischio e vulnerabilità territoriale sia in termini di danni ambientali, sia di frizione sociale. In particolare, il piano regolatore generale degli acquedotti (Prga, 2010) evidenzia nell'ATO idrico n. 7 di Trapani l'alta percentuale di approvvigionamento idropotabile da corpi idrici sotterranei che sono alterati da fattori antropici e che si localizzano proprio nei territori della costa settentrionale, oltre che nel territorio di Marsala e nella Costa Sud (Prga 2010, All.01). Il mancato utilizzo dei corpi idrici alterati, che corrisponde a circa il 74% delle risorse disponibili nella provincia, potrebbe risolversi, infatti, in una «crisi idrica difficilmente compensabile con le infrastrutture attuali e con la disponibilità di risorsa residua presente in altre aree» (Prga 2010, All.01, pp. 151) che impone un ri-

<sup>17</sup> La raccolta e l'elaborazione dei dati sono state realizzate sulla base di molteplici fonti, tra le quali: Piano regolatore generale degli acquedotti (Prga) della regione Sicilia 2010; ATO-idrico 7 del trapanese, 2001; Legambiente, *I comuni "ricicloni"* 2007; Ministero della salute 2008; Istat e Regione Siciliana (2008). *Atlante socio economico della Sicilia*, Palermo; Annuario statistico regionale della Sicilia, 2008; Dipartimento sport e spettacolo della regione siciliana, *Turismo congressuale*, brochure 2007; Linee guida del Piano paesistico regionale della Sicilia; Coni; PTP di Trapani; siti web di alcuni Comuni della provincia palermitana e agrigentina.

pensamento sulle strategie da adottare in un’ottica di sostenibilità ambientale. Anche dal punto di vista della gestione dei rifiuti, l’ambito n. 2 è il meno virtuoso, unitamente alla Costa occidentale, mostrando mancanza di organizzazione logistica e insufficiente sensibilità ambientale. Si distingue solo Valderice con percentuali di raccolta differenziata più elevate, ma pari circa alla metà di quelle conseguite a Menfi nell’ambito n.1, che rimangono comunque molto lontane dagli standard delle altre regioni d’Italia e d’Europa.

Riferimenti bibliografici

Berardi S. (2007), *Principi economici ed ecologici per la pianificazione di uno sviluppo turistico sostenibile*, Franco Angeli, Milano.

Bonafede G. (2009), “Partecipare creativamente al turismo relazionale in aree marginali della Sicilia”, in Naselli F. a cura di, *Animare un’alternativa mediterranea allo sviluppo. Il turismo per uno sviluppo relazionale integrato*, Franco Angeli, Milano.

Butler R. W. (2006), “The concept of The Tourism Area Life Cycle: Implications for the management of Resources”, in Butler R.W., (ed). *The Tourism Area Life Cycle – Applications and Modification*, Channel View Publications.

Casarin F. (1996), *Il marketing dei prodotti turistici. Specificità e varietà*, Giappichelli editore, Torino.

Casavola P. Trigilia C. (2011), *La nuova occasione. Città e risorse locali in Sicilia e nel Mezzogiorno. Rapporto annuale della fondazione RES (Istituto di ricerca economica e sociale in Sicilia)*, Donzelli, Roma.

Colucci M. (2010), “La conurbazione Cosenza-Rende: tra residenzialità e qualità dei servizi”, in Francini M. a cura di, *Scuola estiva 2009, Modelli di sviluppo di aree urbane di piccole e medie dimensioni. Rigenerazione del tessuto urbano interessato dalla realizzazione della metropolitana leggera tra l’Università della Calabria e il centro storico di Cosenza*”, Franco Angeli, PT&URB Vol. 3.

Cresta A. Greco I. (2010), *Luoghi e forme del turismo rurale. Evidenze empiriche in Irpinia*, Franco Angeli, DASES Vol. 58.

Cst (2009), *Sviluppo turistico e territori lenti*, Franco Angeli, Milano.

Cuccu O. (2007), “Il contesto regionale. Il settore turismo nella programmazione regionale”, in Palumbo F. Marzilli P. Montironi M. a cura di, *Esperienze e prospettive di sistema nel turismo*, Formez, Ufficio stampa ed editoria, Roma.

Dallari F. (2007), “Il turismo per lo sviluppo locale e la competitività internazionale”, in Ben-cardino F. Prezioso M. *Geografia del turismo*, The McGraw-Hill Companies srl., Milano.

De Napoli G. (2005), “Tuttoturismo”, in *Urbanistica Informazioni*, INU ed., n. 204.

Francini M. Colucci M. Palermo A. Viapiana M.F. (2011), “L’integrazione dei valori funzionali del paesaggio rurale”, in Francini M. (a cura di), *Scuola estiva 2010. Modelli di sviluppo per i paesaggi rurali di pregio ambientale*, Franco Angeli, PT&URB, Milano.

Gabellini P. (2001), *Tecniche urbanistiche*, Carocci, Roma.

Gulotta D. Naselli F. Trapani F. (2004) a cura di, *Motris. Microcentralità relazionali nel Mediterraneo. Mappatura dell’offerta di turismo relazionale integrato in Sicilia*, Gulotta, Palermo.

Johnson J.D. Snepenger D.J. Akis S. (1994), *Residents’ perceptions of tourism development*. Annals of Tourism Research, 21 (3).

Istat 2009, *Atlante statistico dei comuni italiani*.

Leed E. J. (1991), *La mente del viaggiatore. Dall’Odissea al turismo globale*, Il Mulino, Bologna

Leone N.G. (2004), *Elementi della città e dell’urbanistica*, Palumbo, Palermo.

Leone N.G. (2004), “Radici e turismo relazionale”, in Gulotta D. Naselli F. Trapani F. a cura di, *Motris. Microcentralità relazionali nel Mediterraneo*, Gulotta Editore, Palermo.

Leone N.G. (2008), “Città nella ricostruzione...e il Belice?”, in Badami A. Picone M. Schilleci F. *Città nell’emergenza. Progettare e costruire tra Gibellina e lo ZEN*, Palumbo, Palermo

Leone N.G. (2009), “Terre e cerchi”, in *Urbanistica Informazioni*, vol. 224, edizioni INU, Milano.

López Olivares D. (1998), *La ordenación y Planificación integrada de los recursos territoriales turísticos*, Universitat Jaume I, Castelló de la Plana.

Lozato Giotart J. P. (1988), *Geografia del turismo. Dallo spazio visitato allo spazio consumato*, Franco Angeli, Milano.

Lozato Giotart J. P. (2008), *Geografia del turismo*, Hoepli, Milano.

Naselli F. Purpura A. Ruggieri G. (2007) a cura di, *La componente relazionale nell’analisi sistemica del turismo*, Palumbo, Palermo.

Osservatorio Turistico della Regione Siciliana (2011), *Il turismo in Sicilia. Rapporto 2009-2010*.

Osservatorio Nazionale del Turismo (2011), *Analisi dei prodotti turistici*.

P.t.r. (Piano territoriale regionale) della Lombardia (2010), “Sei sistemi territoriali per una geometria variabile”, in *Documento di Piano*, Regione Lombardia.

Pollice F. Rinaldi C. (2008), “La valenza attrattiva del paesaggio rurale: riflessioni teoriche ed applicative”, in De Iulio R, a cura di, *Agricoltura Paesaggio e Sviluppo Locale. Nuove frontiere per il turismo delle aree interne del Mezzogiorno*, Kat Edizioni, Benevento.

Presenza A. (2007), *Destination management Organization. Ruolo, organizzazione ed indicatori di performance*, Franco Angeli, Milano.

Provincia Regionale di Trapani (2009), *Progetto di Massima del Piano Territoriale Provinciale della Provincia Regionale di Trapani*, disponibile online.

Raymond H. (2004), “L’alternative intérieure: un aspect imprévu du tourisme relation nel”, in Gulotta D. Naselli F. Trapani F. a cura di, *Motris. Microcentralità relazionali nel Mediterraneo*, Gulotta Editore, Palermo.

Ruisi M. (2004), *Turismo relazionale. Logiche di sviluppo reticolare ed etica dell’ospitalità per aziende di piccole dimensioni*, Giuffrè, Milano.

Samonà G. (1980), “Il futuro del Movimento Moderno. Ovvero: Dall’Ordine al Canto”, in *Parametro n. 92*, Faenza, ed. Firenze.

Silvia R. (2011), *Pianificazione territoriale urbanistica e turismo: il caso Pantelleria*, Tesi di laurea relatore Quartarone C., UNIPA-Architettura, Palermo.

Signorelli A. (2008), “L’oggetto interdisciplinare della nostra ricerca”, in Caniglia Rispoli C. Signorelli A. a cura di, *La ricerca interdisciplinare tra antropologia urbana e urbanistica. Seminario sperimentale di formazione*, Guerini scientifica, Milano.

Trombino G. (2009), “Le coste siciliane tra sviluppo e sottosviluppo”, in Abbate G. et alii a cura di, *Territori costieri*, Franco Angeli, Milano.

Urbani L. (2007), “Lo Sviluppo autocentrato nel Mediterraneo. Opportunità della ricerca applicata”, in Naselli F. Purpura A. Ruggieri G. a cura di, *La componente relazionale nell’analisi sistemica del turismo*, Palumbo, Palermo.

Vitale M. (2008), “Il ruolo delle città e dei territori nello sviluppo locale”, in *Economia italiana* n. 2, maggio agosto, Rivista quadrimestrale edita da UniCredit s.p.a.

Zamagni S. (2004), “Turismo, territorio e ambiente umano”, in Gulotta D. Naselli F. Trapani F. a cura di, *Motris. Microcentralità relazionali nel Mediterraneo*, Gulotta Editore, Palermo.

Zamagni S. (2007), *L’economia del bene comune*, Città Nuova, Roma.

Parte Quarta

Le Interazioni

a cura di Nicola Giuliano Leone

- Contributi:
- Maria Colucci
  - Valerio Di Pinto
  - Mauro Francini
  - Andrea Fossati
  - Adamo Carmelo Lamponi
  - Daniele La Rosa
  - Nicola Giuliano Leone
  - Francesco Martinico
  - Annunziata Palermo
  - Fulvia Pinto
  - Flavia Schiavo



## *L'ampiezza delle interazioni in una società relazionale*

di Nicola Giuliano Leone

Nell'ampia articolazione di modi in cui il turismo si manifesta, la dimensione che sta acquistando nuova forza è definita dalla misura di un insieme di economie che si giovano dell'arricchita presenza di una domanda di beni e servizi derivante da una maggiore concentrazione di presenze umane che il turismo determina.

Le società oramai si muovono in infiniti modi e per infinite ragioni, per pendolarismi, lavoro, affari, affetti, ricordi, turismi. Ogni ragione, ogni forma di attrazione è valida per muoversi, mentre il territorio sostanzialmente è fermo nei suoi radicamenti di regioni, di clima, di storia, di culture, di cucine, di prodotti, nonostante tutto finora prevalentemente agricoli. Le radici divengono forme di appartenenza e generano arroccamenti verso tradizioni, racconti, complesse fascinazioni che ancora riescono a reggere anche se condizionate da una mobilità fatta di necessari sradicamenti, dove ognuno, pur muovendosi, si porta appresso, anche in modo nascosto, le antiche incrostazioni consolidate dalla storia.

La nascita del turismo, a partire dalle prime grandi occasioni di spostamenti di massa, conferma ed evidenzia che si è modificato il modo tradizionale di intendere lo stare in un luogo e il rapporto con esso. I modi urbani, fondati all'origine essenzialmente sul commercio e sull'industria si sono successivamente sempre di più consolidati in una ulteriore mutazione del lavoro terziario che ha le sue nuove forze nell'ampia dimensione dei servizi. Il turismo anche se rappresenta una forma nuova di intrapresa tra le moderne attività umane si inserisce tra le nuove forme di residenzialità. Ciò induce riflessioni su cosa offrono i territori ad un vivere complessivo di sempre maggiore popolazione che appare come nomade, ma che si radica, anche se per un tempo limitato, in un territorio e consuma beni e servizi.

Il turismo si serve di questi valori e li esalta attraverso un insieme di azioni che possono essere considerate appartenenti alle due categorie delle relazioni

e delle interazioni. Non a caso sono stati attivati un insieme di riflessioni e protocolli che consentono di comprendere come la questione delle attività turistiche sia da connettere con nuova forza alle dimensioni della tenuta e della struttura del territorio. Il punto di partenza ha origine nella cultura sociologica<sup>1</sup> e si evolve attraverso un approccio prevalentemente economico con l’obiettivo di porre l’accento sulla natura dei beni relazionali<sup>2</sup>. Di fatto viene connessa in questo approccio la complessità contemporanea con l’urgenza di fornire interpretazioni adeguate riferite ad una società fondata sulla erogazione di servizi. In questo quadro il turismo viene posto come valore di una nuova forma di economia ed è trattato come bene relazionale<sup>3</sup>. Le ragioni che vengono addotte riguardano in modo particolare il fatto che il turista da consumatore si sposta, mentre i beni radicati ad ogni area vengono venduti in loco e tali condizioni possono dare nuovi arricchimenti alle comunità locali.

Questa evoluzione dell’approccio al turismo sembra accreditare le nuove forme di impresa che si sono manifestate ed evolute in Italia attraverso le iniziative essenzialmente dello sviluppo locale voluto dalla programmazione del Quadro Comunitario di Sostegno (QCS 2000-2006) a partire dal 2000<sup>4</sup>. L’ipotesi ulteriore che nascerà da questo nuovo percorso di attenzioni condurrà a definire il progetto di “turismo relazionale integrato”. Agli elementi già messi in cantiere, prima come interpretazione delle forme sociali e successivamente come nuova organizzazione aziendale, si aggiunge la dimensione territoriale, ovvero la volontà di considerare il turismo come fattore di sviluppo del territorio.

L’ipotesi parte dal censimento delle nuove forme del turismo considerato alternativo perché fatto da piccole imprese fortemente connesse alle qualità specifiche del territorio con una mappatura dell’offerta turistica alternativa, in questo caso riferita in via sperimentale alla Sicilia<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Pierpaolo Donati fonda la sua teoria su ampie considerazioni in cui include la necessità di considerare in modo non ideale né materialistico le forme di aggregazione sociale, attribuisce infatti alle relazioni il fondamento della costruzione di una qualsivoglia struttura sociale (Donati, 1983).

<sup>2</sup> Il quadro entro cui si muove la cultura economica è segnato da un insieme di attenzioni dove prevale la necessità di trasferire la dimensione immateriale della interpretazione relazionale definita da Donati come fonte interpretativa della struttura sociale a dimensione di prodotti e beni spendibili come valori pur se derivanti da una cultura relazionale. (Sacco, Zamagni, 2002).

<sup>3</sup> Marcantonio Ruisi fornisce ampie motivazioni per lo sviluppo di una dimensione relazionale per le piccole aziende turistiche attribuendo una dimensione relazionale al duplice valore della ospitalità da una parte e dello scambio di beni di consumo dall’altra (Ruisi, 2004).

<sup>4</sup> La rilevanza dell’intervento comunitario spingerà ad una nuova consapevolezza che viene rilevata dall’ipotesi di sviluppo contenuta nel progetto del Turismo relazionale Integrato sostenuto anche attraverso un Master internazionale con la facoltà del Turismo dell’università di Helwan (Cairo) voluto da Leonardo Urbani (Trapani, 2011).

<sup>5</sup> La mappatura e i fondamenti teorici del rapporto tra turismo e territorio sono definiti attraverso un intenso lavoro di relazioni che nasce da una storia lontana che vede come dato centrale le ragioni sociali nell’intreccio con la dimensione culturale espresse da Carlo Doglio e Leonardo Urbani. Nella stessa introduzione al testo *Motris, microcentralità relazionali nel Mediterraneo*, Leonardo Urbani fa riferimento a questa storia ricca di intrecci nazionali e internazionali (Urbani, 2004).

Questo tipo di attenzione porterà a fare riemergere nel contesto delle attenzioni economiche e di settore la problematica delle ragioni territoriali dello sviluppo e delle forme insediative. La questione troverà particolari riscontri nelle attese di quelle regioni del Mediterraneo, come l’Egitto, che avendo importanti eredità storiche e grandi e specifiche qualità ambientali, hanno puntato sul turismo buona parte delle ragioni di sopravvivenza delle popolazioni autoctone, pur avendo subito forti azioni di colonizzazione e di occupazione di risorse da parte delle grandi multinazionali del turismo.

Le ipotesi di radicamento ai territori della intrapresa turistica attraverso il proliferare di nuove piccole e medie imprese del turismo capaci di fare rete e di offrirsi anche per utenze su di una piazza mondiale hanno trovato occasioni di interesse sia in un master biennale di formazione professionale condotto tra l’università di Palermo e l’università di Helwan che in una serie di convegni (Trapani, Ruggieri, 2010).

Il quadro dei riferimenti acquista ulteriori elementi verso la messa in evidenza dei valori storici e ambientali e pone interrogativi sul rapporto tra le dimensioni più propriamente aziendali e le qualità complessive del territorio. Di fatto le nuove consapevolezze ambientali e valutative<sup>6</sup> colgono la questione del rapporto tra intrapresa turistica e territorio ponendo al centro delle problematiche dello sviluppo del turismo la tematica delle interrelazioni. Se i temi relazionali avevano posto con evidenza come la dimensione dell’ospitalità costituisce un valore aggiunto fondamentale per lo sviluppo di un turismo della piccola e media impresa, la tematica delle interrelazioni ripropone il territorio come valore su cui è possibile fondare nuove economie lì dove il turismo pone necessari motivi di qualità dell’insediamento umano e quindi di valorizzazione dei prodotti e nuove forme di organizzazione del territorio (Vaccaro et alii, 2008).

Le questioni messe in cantiere portano comunque verso la consapevolezza della centralità dei soggetti attori delle trasformazioni. Emerge una sorta di priorità delle capacità del fare e non solo impresa che conduce a riconoscere nei singoli soggetti la capacità di determinare sviluppo (Vitale, 2010). L’idea che il territorio è un insieme di cose e persone viene rappresentato come il punto di partenza<sup>7</sup>. La teoria non regge se non attraverso

<sup>6</sup> «Le questioni di carattere urbanistico, del resto, non possono essere separate dalle dinamiche indotte nel sistema commerciale e dei servizi civili, dalla modifica delle convenienze localizzative per le funzioni residenziali, dall’incremento dell’occupazione o dagli effetti di sostituzione delle attività produttive, così come non possono essere separate dall’analisi dei processi socioculturali innescati dall’intervento, dai comportamenti di consumo e dagli scambi simbolici che influiscono sulla stessa identità dei luoghi» (Imbesi et alii, 2008).

<sup>7</sup> Marco Vitale (2008) evidenzia il forte intreccio tra ruolo delle città e dei territori e capacità dei soggetti attori nella costruzione dello sviluppo locale: «Dalla grande area dell’IBA Emscher Park della Ruhr alla piccola provincia di Benevento, dalla riconversione di Torino e Genova alla lucida strategia di Bergamo, dallo straordinario rilancio di Valencia all’affascinante storia del comprensorio delle Alpi francesi di Beaufort, vengono presi in esame casi di studio profondamente diversi, ma con alcuni fattori comuni: lucidità strategica, volontà di sviluppo, ca-

la diretta azione degli uomini cosa che conduce Vitale a condividere la posizione di Hugues de Varine «I tre fattori chiave dello sviluppo sono: territorio, popolazione, cultura» (De Varine, 2005).

La problematica delle interazioni porta necessariamente ad un insieme di interrogativi sul rapporto tra cose e soggetti sociali e quindi da un lato alle tematiche dello sviluppo locale e dall'altro alle tematiche dell'emergere di una società dove la dimensione relazionale diviene prioritaria. Il tema non è nuovo se persino Polibio si interrogava sul perché della supremazia dei romani e attribuiva ai principi costituzionali fondati sulle relazionalità e sulle competenze la capacità dei romani di determinare più facilmente e con maggiore rapidità di altri popoli le scelte per il futuro. Non a caso proprio Polibio pone queste problematiche approfittando di una consapevolezza dialettica della storia, mentre un romano come Tito Livio, molto pragmaticamente, trascrive la cronaca degli eventi. Di fatto un greco dialettico vuole scoprire le ragioni della storia, mentre un romano che è anche un soggetto attivo le trascrive e non si interroga.

Non a caso le tematiche dello sviluppo locale incidono in modo significativo sulle interpretazioni dei nuovi fenomeni che interessano il turismo. La ricerca PRIN sul tema *Sviluppo locale, territorio, attori, progetti: confronti internazionali*, coordinata dal prof. Faggi dell'Università di Padova (Dansero-Santangelo, 2006), vede la messa in evidenza delle opportunità date al territorio dalla presenza dell'intrapresa turistica. S'intende la natura relazionale del territorio come portatore di fenomeni fondati sull'esperienza e quindi necessariamente condotti con forti rapporti tra i soggetti attori (Governa, 2006). Tale intuizione conduce a vedere in modo ufficiale il territorio come intreccio tra cose e uomini. Gli effetti di tale approccio portano a determinare una sempre crescente consapevolezza del fatto che le interazioni, ovvero i rapporti con le cose, vivono di forti interrelazioni tra uomini e necessariamente il turismo costituisce un principio in cui questi livelli possono raggiungere la massima espressione perché fondati sull'attesa e sulla curiosità dell'"altro", inteso sia come insieme di beni che come comunità insediata.

Sfugge invece come sia stato proprio l'insieme dei massicci investimenti definiti agli inizi del nuovo millennio nell'ambito dello sviluppo locale a indurre modifiche territoriali derivanti essenzialmente dal potenziamento di piccole imprese con forti illusioni di contestualizzazione. Sono esse di fatto che registrano nessuno o pochissimo giovamento del miglioramento del sistema territoriale complessivo per la mancanza di esprimere proprio una qualsiasi possibile po-

capità operativa e di valorizzazione, in forme nuove, dei talenti antichi e propri della città e del territorio». Peraltro la frase di Alfred Marschall citata da Vitale «Il governo potrà curare una magnifica edizione delle opere di Shakespeare, ma non potrà mai scriverne una», mentre sembra avvalorare la genialità di Shakespeare come singolo privato, dimostra anche la necessità che il governo sappia capire e curare una «magnifica monografia», in sintesi fare azioni per normale valorizzazione.

litica della comunità. Infatti in materia di servizi e di infrastrutture il territorio è fermo da decenni, mentre le modifiche maggiori riguardano l'occupazione di suolo con seconde case e la presenza di imprese che hanno avviato processi di trasformazione o spingono per darsi occasioni di investimento. Di fatto lo sviluppo locale ha agevolato le imprese a danno del territorio. Sono spariti gli investimenti per il miglioramento complessivo del territorio, mentre le imprese beneficiarie dagli investimenti hanno curato solo la loro capacità di investimento, senza nessuna ricaduta sullo sviluppo locale ovvero sullo sviluppo delle qualità del territorio. Ovviamente questa mancanza di interazioni è l'assurda condizione di chi vive o dovrebbe vivere delle opportunità che il territorio ha generato. È proprio lo sviluppo locale inteso come sviluppo di piccole intraprese e quindi conducente verso un sistema prevalentemente relazionale che tende a generare il decadimento della idea di sviluppo territoriale. Il disvelamento dato dall'interrogativo di Polibio su quale ordinamento sia migliore nell'antichità, riesce a spiegare il perché le cose a volte appaiono in un modo mentre di fatto sono in un altro<sup>8</sup>. Infatti è veramente particolare come il discorso sulla democrazia di Polibio riesca a far scorgere le limitazioni della demagogia nelle democrazie greche mentre trascura le pesanti forme di oligarchia proprie del Senato romano. Ma forse è l'efficienza quello che conta. Livio risponderà alle storie problematiche e dialettiche di Polibio con una cronaca serrata della storia di una Roma che vince sempre perché sa decidere attraverso un Senato competente ed etico; si trattava ancora del Senato degli Scipioni.

Le cinque aree oggetto della ricerca sono occasione di un confronto tra fenomeni che hanno comunque raggiunto differenti livelli di maturazione del fenomeno turistico. Per questa ragione le motivazioni che hanno spinto a curare le interazioni tra territorio e turismo sono connesse essenzialmente a un sistema di valori individuati direttamente dalle singole unità operative. Essi possono essere considerati come il prodotto di una inchiesta. Sono comunque emerse forme ripetute di attenzioni. La storia viene di aiuto alla riconoscibilità dei luoghi e produce occasioni per scorgere come l'evolversi del turismo abbia dato nuove opportunità di interazione. Un secondo motivo, anch'esso ricorrente, interessa le capacità produttive delle aree, e il porsi in relazione di questi prodotti come promotori di nuova accumulazione di ricchezza anche in ragione della presenza turistica. L'innesto tra questi livelli e il turismo trova nella cultura agroalimentare una esemplificazione di forme di attrazione: spesso il turista viene usato più che come mercato come ambasciatore di una qualità altrimenti non visibile. Esse si radicano ai luoghi in modo ricorrente, producendo una sorta di riconoscibilità del territorio, mentre altre forme di

<sup>8</sup> «né, certamente, si deve ritenere aristocrazia ogni oligarchia, ma solo quella che sia governata dagli uomini scelti come i più giusti e assennati, analogamente, non si deve chiamare democrazia quel sistema nel quale la massa è padrona di fare tutto quello che vuole e ha in animo di fare» (Polibio, 169 a.C.).



intrapresa non riescono ancora a costituirsi come opportunità di scambio.

Emerge inoltre che i territori dove il turismo ha avuto opportunità di sviluppo hanno visto il moltiplicarsi di occasioni di interazioni e di scambi, che tendono a modificare il contesto generale dell'insediamento mentre, nelle aree dove il turismo ha funzioni ancora marginali, le qualità delle interazioni, come valore del contesto, sono quasi inesistenti. Il turismo riesce in tutti i territori in cui prende corpo a dare ragione economica e a determinare un insieme di azioni ulteriori che in generale migliorano la qualità della vita e in particolare della vita urbana. Dare conto del modo in cui si percepisce un territorio e di come si organizzano i servizi, riesce a dare forza ad un turismo come un regolatore e un misuratore della qualità.

Il caso del Turismo del lago di Como, che costituisce una misura consolidata di turismo ricco, si avvale di un insieme di fattori che conducono ad ampie interrelazioni. L'appartenenza ad un contesto altamente produttivo, quale l'area milanese e lombarda, pone l'insieme dei valori che esso può determinare in una proiezione dove si intrecciano le qualità specifiche di una dimensione romantica fatta di acqua e di montagne e di una dimensione dinamica dove il bel vivere si accompagna alla fuga del fine settimana. Realtà molto diverse tra loro come Varenna e Bellagio dimostrano come il turismo, con un lungo percorso di radicamenti imprenditoriali anche internazionali, sia riuscito a determinare una qualità ambientale elevata. Di fatto, oltre alle interrelazioni tradizionali, esso si avvale di una forte capacità ad essere il salotto buono di un territorio ricco. Man mano che ci si sposta da Como verso l'interno, mentre regge la qualità dell'ambiente complessivo si riduce la dimensione della ricchezza verso forme più legate a stanzialità agricole che comunque fanno da supporto a tradizioni agroalimentari. La qualità dell'amministrazione si giova delle forti interrelazioni che i luoghi posseggono e di una storia fatta da insediamenti di ville prestigiose che sono anche la memoria della ricca borghesia ottocentesca. La maggior parte di esse comunque sono state trasformate in alberghi o in servizi pubblici.

Della forte presenza della storia si giovano tutti i territori interessati dalla ricerca. La storia diviene di fatto ragione di attrazione ma anche portatrice di qualità delle forme insediative. Mentre Varenna e Bellagio si giovano dell'Ottocento, Altomonte, nella Valle del Crati, ma anche Erice e San Vito lo Capo, si avvalgono della qualità della storia che in questo caso è medievale o tardo rinascimentale. Altomonte inoltre dimostra un ulteriore assunto per la presenza di un soggetto imprenditore capace di costruire identità attraverso un insieme di iniziative trapiantate anche con una specifica capacità di sintesi personale. La presenza di imprenditori capaci di fare tessuto di impresa e di mettere insieme iniziative costituisce infatti una seconda misura su cui spendere la dimensione dello sviluppo turistico. Altomonte, nel contesto della Valle del Crati, dimostra come le capacità d'impresa anche in un territorio geograficamente difficile e con ridotti supporti nel contesto possa determinare una relazionalità

di lavoro che riesce ad incidere positivamente nella qualità complessiva del territorio. Di fatto nel contesto della Valle del Crati non mancano iniziative di impresa capaci di generare attrazione. L'esempio di Altomonte con gli interventi di Barbieri costituisce una punta significativa nelle possibilità di generare interrelazioni sino al punto di trainare prodotti presenti in altre realtà viciniori<sup>9</sup>.

La punta occidentale della Sicilia è un territorio ricco di storia, di miti e di risorse. L'area del trapanese a partire dai tempi di Florio ha avuto nei prodotti agroalimentari una forte specificità. Tale dimensione viene confermata nella contemporaneità e di fatto emerge come i comuni interessati dal fenomeno turistico, pur nel conflitto delle forme della stanzialità, tendono a definire un rapporto positivo con le produzioni agricole. In generale però si possono evidenziare iniziative turistiche prevalentemente connesse più alla presenza di imprese agricole che occasioni di sviluppo capaci di collegare tali iniziative con le qualità complessive del territorio.

L'evoluzione imprenditoriale che ha visto l'area del Belice diventare una realtà produttiva sia vitivinicola che olearia, non è riuscita a radicare in quest'area qualità territoriali capaci di vendere il prodotto oltre le mura dell'impresa o addirittura verso esportazioni lontane. Le uniche aree che inducono un radicamento di azioni di qualità sono Erice e San Vito lo Capo. Di fatto, se si confrontano le qualità complessive degli insediamenti di Partanna e Salemi da un lato, nonostante la qualità dei manufatti storici presenti, e le qualità di Erice, di Trapani, di San Vito, di Menfi, ci si accorge come l'impresa turistica ha spinto a preoccuparsi di una qualità urbana complessiva solo in questi comuni. Mentre a San Vito la qualità è indotta principalmente dal forte peso del turismo, a Menfi si assiste alla importante funzione dell'industria (Planeta) che, accompagnata da una corretta amministrazione, ha dato luogo nel tempo a capacità di intervento e a cure sia nella dimensione urbana che in quella turistica.

La realtà del Val di Noto ha anch'essa una fiorente dimensione agricola, mentre, nonostante le forti presenze di manufatti storici e di sistemi ambientali, riesce a fornire solo alcune opportunità sorrette da azioni pubbliche in aree protette. Le qualità ambientali in questa parte della Sicilia costituiscono una risorsa specifica perché esse incrociano, più che in altre parti della Regione, una declinazione in cui ambiente e storia intrecciano i loro racconti fatti di cose e di uomini. Sembra che questo valore, presente anche nelle saline di Trapani e in molte altre aree della Sicilia, in questa microregione abbia un insieme di connotazioni storiche particolari, costituendo un *unicum* spendibile come valore intrinseco del territorio. Il mito diventa un inno al paesaggio e sembra che ogni foglia, ogni pietra, ogni scorcio nasconda qualcosa e abbia

<sup>9</sup> La presenza di un imprenditore come Barbieri ha determinato ad Altomonte una organizzazione e un insieme di iniziative che si spingono sino a importare anche beni enogastronomici da altre Regioni come il peperone crusco di Senise che sicuramente è un prodotto endogeno nella valle del Sinni in Basilicata.

qualcosa da raccontare. Pantalica, la fonte Aretusa, il Ciane, le Latomie, l'Orecchio di Dioniso, non sono semplici luoghi ma qualcosa che rinvia ad altro, ad una condizione in cui il Mediterraneo per memorie antiche diviene origine di altro da sé sino alla nostra modernità. Il turismo si giova di questo, anche se il territorio appare distratto, non preoccupato di conservare tali valori. Forse in questo caso proprio questo diviene un valore, non curarsi di valere e lasciare che il tempo segni una nuova dimensione della qualità.

Se fosse vero sarebbe bello. Emerge comunque come la qualità dell'insediamento non può essere più urbana ma che essa va curata verso una qualità complessiva del territorio. Per questo non basta avere solo attenzione per le aree protette.

L'area del Parco del Cilento, degli Alburni e del Vallo di Diano è sicuramente il caso di studio più complesso su cui la ricerca ha esercitato le sue attenzioni. Si tratta di realtà molto differenti tra loro. La costa del promontorio del Cilento è segnata da valori turistico-balneari, mentre le aree interne vivono in modo molto articolato di attività agricole differenziate in ragione delle diverse altitudini del territorio che presenta aree montane di grande valore naturalistico. Le qualità ambientali contraddistinguono la prevalente natura anche nei centri costieri. La volontà di esprimere una qualità complessiva del territorio sembra infatti discendere da un comune indentificarsi nella idea di Parco. In questo caso la ricerca di una identità sembra agevolata dalla dimensione istituzionale e forse, nonostante le difficoltà di una economia povera, l'idea di doversi confrontare in un comune contesto territoriale ha spinto i centri abitati a darsi una sorta di decoro in alcune politiche comuni. In questo caso l'offerta di posti letto con forme di stanzialità diversa da quella dei grandi alberghi ha dato frutti positivi e ha generato anche alcune rivalutazioni e recuperi di un patrimonio residenziale storico. Prevale infatti una dimensione naturalistica e storica che già connota complessivamente l'area che appare consapevolmente proiettata verso una prevalente operazione di recuperi che può approfittare di nuove capacità professionali.

Uno sguardo più attento alle interrelazioni ha consentito di comprendere come le ipotesi definite dallo sviluppo locale hanno avuto una funzione prevalentemente negativa nei centri dove non si sono radicate iniziative turistiche. Le imprese hanno fatto il loro gioco, non potevano fare diversamente, mentre gli spazi comuni sono decaduti. Nelle realtà dove il turismo ha preso corpo, proprio perché questo impone la necessità di una qualità complessiva del territorio, le iniziative pubbliche, volte al decoro e alla qualità della vita da quelle della sistemazione delle strade sino alle limitazioni del traffico, sono state occasioni per una qualità complessiva della città e del territorio. Questa cultura dell'abitare ha inciso nei centri urbani in modo differente dalla dimensione lata dei territori dove ha avuto un'influenza positiva anche la presenza di aree protette e la conseguente messa in valore di risorse naturali dimenticate.

## *Lago di Como* *Le molte interazioni di un territorio in attivo<sup>1</sup>*

di Andrea Fossati, Fulvia Pinto

### **Censimento dei valori, delle produzioni agroalimentari e delle attività produttive dell'area**

L'area del Sistema Turistico Locale del Lago di Como è un territorio a vocazione industriale, all'interno del quale le produzioni agroalimentari hanno storicamente avuto un ruolo minore. Ciononostante, la ricchezza delle risorse ambientali del territorio, insieme alla vocazione turistica di alcune aree, in particolare lago e montagna, hanno determinato negli ultimi anni le condizioni per un rilancio di queste attività. Questo si è verificato in termini sia di qualità dei prodotti sia di nuove sinergie tra le produzioni agroalimentari, le attività turistiche e la ristorazione. Secondo i dati del 6° Censimento dell'Agricoltura del 2010, nel STL la superficie agricola totale (SAT) risulta di 47.848 ettari, pari al 23% del territorio mentre la superficie agricola utilizzata (SAU) è pari a 34.136 ettari. Le aziende agricole censite sono 4.231 ed occupano una SAU media di 8,07 ettari. In termini economici, se si considera la produzione lorda vendibile (PLV) i settori trainanti sono la zootecnica e l'ortoflorovivaismo ma sono soprattutto le produzioni di qualità, tipiche del territorio, a costituire l'elemento portante per la conservazione e la valorizzazione delle attività agroalimentari e del paesaggio.

Tra i prodotti tipici del territorio c'è l'olio che dal 1997 può fregiarsi della denominazione di origine protetta DOP "Lario". La produzione oleicola ha dimensioni contenute, tuttavia l'importanza per l'immagine complessiva dei prodotti è rilevante, trattandosi dell'unico prodotto lariano che, insieme al miele, si colloca ai vertici qualitativi della propria categoria. Nel territorio,

<sup>1</sup> Andrea Fossati ha redatto i paragrafi *Censimento dei valori, delle produzioni agroalimentari e delle attività produttive dell'area* e *Interrelazioni tra presenze turistiche e prodotti locali: interpretazione e proposte*, Fulvia Pinto ha redatto il paragrafo *Natura della domanda turistica e delle principali attrattive dell'area*.

oltre all'olio, hanno ottenuto il riconoscimento del marchio DOP anche il Salame Brianza, il Taleggio, il Quartirolo lombardo ed il Gorgonzola. In termini qualitativi, particolarmente significativa è la produzione nelle aree montane dei formaggi e più in generale della filiera dei prodotti lattiero-caseari, sia per le proprietà di questi prodotti, legati alle pratiche degli alpeggi, sia per il ruolo che tale attività produttiva ha nell'economia e nella cultura del territorio prealpino. Tra i prodotti tipici troviamo il burro di montagna e il formaggio d'alpe grasso, misto e semigrasso. Tra le eccellenze del territorio, va inoltre segnalata la produzione del miele, attività apparentemente minore, ma in realtà qualitativamente di punta.

Il settore ortofrutticolo ha dimensioni contenute sul territorio ma grazie all'articolato microclima è presente in buona varietà. Inoltre le iniziative volte alla promozione delle produzioni biologiche, anche attraverso la diffusione di marchi specifici, pone le condizioni per un'espansione del settore. Tra le produzioni di punta si segnalano la "patata bianca comasca" e le castagne. Nonostante le piccole dimensioni la viticoltura del Lario e della Brianza ha una tradizione antica che risale al XVIII secolo ed è stata recentemente oggetto del riconoscimento dei marchi IGT "terre lariane bianco" e "terre lariane rosso e rosato". La produzione, concentrata prevalentemente in Brianza nella zona di Montevecchia e nell'alto lago, è stata oggetto negli ultimi anni di un nuovo interesse con investimenti mirati al miglioramento delle tecniche di gestione e di vinificazione. Non meno importanti per il territorio sono i prodotti della pesca che contribuiscono a determinare, unitamente a quelli agro-zootecnici, il patrimonio alimentare e gastronomico del territorio. Tra i prodotti ittici tradizionali il missoltino (prodotto derivato dall'agone), il pigo e il lavarello del Lario (coregone) e le arborelle.

Per quanto riguarda le attività artigianali e industriali, il territorio del STL del Lago di Como si caratterizza come un'area a forte vocazione industriale, che presenta una struttura produttiva composta da un fitto tessuto di piccole e medie imprese, diffuse su larga parte del territorio, con concentrazioni significative attorno ai capoluoghi e in Brianza. Si rileva complessivamente la presenza di 69.775 imprese attive, pari a 7,5 ogni 100 abitanti; di queste 11.140 appartengono al settore manifatturiero.<sup>2</sup> La produzione manifatturiera ha influito sull'organizzazione del territorio in distretti, soprattutto di Piccole e Medie Imprese: Lecchese (Produzione/Lavorazione Metalli e Tessile), Brianza (Mobile e Arredo), Comasco (Serico). Verso sud, ai margini della metropoli milanese, si sviluppa un quinto distretto Est Milanese (Apparecchiature elettriche, elettroniche e medicali). A tali storici distretti industriali, legati alle specializzazioni produttive di distinte aree territoriali, si affianca

<sup>2</sup> I dati relativi alle imprese sono stati estrapolati dall'Osservatorio di Unioncamere Movimprese-Infocamere Lombardia, e fanno riferimento al 2° trimestre 2012.

la presenza dei metadistretti che si configurano come una rete di attività produttive interattive ad elevato contenuto tecnologico, costituenti poli di sviluppo multisettoriali. La presenza nell'area del STL di tutti i sei metadistretti<sup>3</sup> individuati dalla regione Lombardia, mette in evidenza le potenzialità innovative di questo territorio che si intrecciano con le vocazioni produttive tradizionali. Vanno sottolineate in particolare le interrelazioni tra i distretti del tessile e del mobile e i meta distretti della Moda e del Design, tra il distretto della produzione e lavorazione dei metalli e il metadistretto dei materiali. Si è in presenza, in altri termini, di un tessuto produttivo vitale che, nonostante negli ultimi anni abbia risentito della crisi e di un ridimensionamento delle attività produttive tradizionali, costituisce una grande risorsa per il territorio: tale risorsa richiede di essere conservata e valorizzata, attraverso processi di innovazione che coinvolgano in modo integrato attività produttive, ricerca, formazione, marketing territoriale e turismo formativo e d'affari. Questo scenario assume ancora maggiore rilievo se si considera che il tessuto produttivo presenta una forte vocazione all'*export*, soprattutto per i settori legno/arredo, tessile/abbigliamento e metalmeccanico inoltre l'attività di R&S riveste un ruolo centrale nelle attività economiche. L'attenzione che gli imprenditori dedicano ai nuovi prodotti e ai fabbisogni del mercato spesso innesca nuovi processi di ricerca. Le imprese, in ogni caso, di rado conducono direttamente le attività di ricerca ma si appoggiano ai principali produttori di tecnologie che svolgono programmi di ricerca per la soluzione del problema.<sup>4</sup> Un ruolo importante in questo contesto è svolto dalla presenza del Politecnico di Milano (Poli Regionali di Como e Lecco) che funge da ponte fra la ricerca e l'industria: oltre a collaborare con le PMI che vogliono introdurre nuove tecnologie, favorisce la nascita di imprese tecnologicamente avanzate, fornendo collaborazione per nuove attività e servizi quali brevetti, informazione e *E-business* (Daverio, 2002).

La presenza delle Scuole tematiche di Ingegneria e del Design del Politecnico e dei relativi corsi di laurea è correlata alle vocazioni produttive del territorio, tra le quali va anche ricordata la produzione edilizia. Non è infatti un caso che a Como trovino sede i corsi di laurea in Design del Prodotto Industriale (orientamento arredo), Ingegneria gestionale, Informatica, Civile-Ambientale ed a Lecco, Ingegneria della produzione industriale, Civile Ambientale ed Edile-Architettura. Interessante è notare che il processo di internazionalizzazione della didattica del Politecnico (entro il 2014 tutti i corsi di laurea magistrale saranno in inglese) ha avuto origine nel 2005 proprio nei poli regionali lariani.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Biotecnologie alimentari, Altre Biotecnologie non alimentari, Design, Moda, Materiali, ICT (Information and Communication Technology).

<sup>4</sup> Provincia di Como (2006), "Piano territoriale di coordinamento provinciale", Como.

<sup>5</sup> Attualmente nel Polo di Como sono attivi i corsi di laurea magistrale in Environmental and Geomatic Engineering, Engineering of Computing Systems Management Engineering e nel Polo di Lecco in Civil Engineering, Mechanical Engineering e Building Engineering.



### Natura della domanda turistica e delle principali attrattive dell'area

Dall'analisi della domanda turistica nel STL del Lago di Como emerge la forte attrattività di questa destinazione nei confronti del mercato internazionale che risulta prevalente rispetto a quello interno. Dai dati dell'Osservatorio del STL del Lago di Como emerge infatti che sul Lago i turisti stranieri raggiungono il 78% della presenza complessiva.<sup>6</sup> Nelle località montane prevale una domanda italiana composta per la maggior parte da flussi turistici interregionali: un turismo di prossimità legato in particolare all'uso di abitazioni private. Il turista che soggiorna in Brianza e in città, italiano o straniero, è invece maggiormente legato a motivazioni di lavoro.

Se si analizza la natura della domanda turistica in relazione alle produzioni agroalimentari e all'enogastronomia, dai dati forniti dall'Osservatorio del STLC emerge un diffuso interesse verso la qualità del cibo e la degustazione dei prodotti locali. In particolare dai rilievi dell'Osservatorio emerge che la maggior parte dei turisti (54,8%) tra le principali attività svolte include la degustazione dei prodotti locali. Il maggiore interesse viene rilevato in Montagna (62,2%) e sul Lago (56,0%), dove prevale la presenza dei prodotti tipici del territorio, mentre in città l'interesse scende al 45,1%. Altro dato interessante è il prevalente interesse per il cibo dei turisti stranieri rispetto agli italiani. Considerando infatti i dati sopra riportati, in modo disaggregato, emerge che in montagna l'87,7% degli stranieri include la degustazione dei prodotti locali tra le principali attività svolte, contro il 48,4% degli italiani. Sul lago il divario appare ancora più evidente: il 70% di stranieri rispetto al 24,2% di italiani.<sup>7</sup>

Per quanto riguarda il rapporto tra domanda turistica e attività produttive, oltre al tradizionale turismo d'affari che investe soprattutto i capoluoghi e la Brianza, si stanno sviluppando nuove domande turistiche che coinvolgono in modo sinergico attività produttive, di ricerca e formazione e che, sebbene attualmente ancora limitate in termini quantitativi, offrono interessanti opportunità per lo sviluppo del turismo in integrazione con l'evoluzione sostenibile del territorio. Si tratta del "turismo industriale tematico" e del "turismo formativo". Il primo vede la cooperazione tra operatori turistici e imprenditori nella creazione di pacchetti turistici finalizzati a far conoscere direttamente ai clienti non solo l'azienda e i processi di produzione ma anche il territorio. Il secondo è invece legato al radicarsi dell'Università sul territorio (Politecnico di Milano e Università dell'Insubria) e al processo di internazionalizza-

<sup>6</sup> Nell'area lago nel 2010 si sono registrate 1.696.659 presenze mentre nell'intero STL 3.018.399 presenze, di queste 1.979.173 pari al 66% erano straniere. Fonte: Ideas (2011).

<sup>7</sup> I dati sono stati rilevati da questionari che offrivano la possibilità di dare più risposte. Dal questionario, in ogni caso, emerge che la degustazione dei prodotti locali risulta chiaramente una delle principali attività svolte. Fonte: Istituto Nazionale Ricerche Turistiche (2011).

zione che sta investendo le attività formative. Dal punto di vista dei numeri, se si analizza la domanda del turismo per motivi di lavoro, emerge che la principale motivazione del soggiorno in città e sul lago è quella di "partecipare a riunioni d'affari o di lavoro" con percentuali rispettivamente del 46,3% e 45,5%, mentre in montagna il dato scende al 17,9%. In quest'ultimo contesto prevale invece la partecipazione a fiere, rassegne, esposizioni di beni o servizi con il 47,4% contro il 18,7% della città e il 15,8% del lago (Inrt, 2011).

La principale attrattiva del territorio è certamente costituita dalla molteplicità dei paesaggi che riflettono l'identità e la cultura dei luoghi. Dal lago, alle montagne, alle valli è un susseguirsi di suggestivi paesaggi, all'interno dei quali viene data l'opportunità di svolgere molteplici attività in contatto con la natura e con la storia. All'interno di questo scenario la produzione agroalimentare e l'enogastronomia svolgono un ruolo incisivo, in particolare in quanto si pongono in sinergia con la valorizzazione dell'ambiente e della cultura locale. Le proposte gastronomiche, offerte sul territorio da ristoranti, osterie, trattorie, agriturismi, baite, crotti, rifugi e sagre locali sono molteplici e spaziano dai menù più sofisticati elaborati dagli *chef* alle antiche ricette. In particolare le osterie e le trattorie offrono i piatti della cucina tradizionale. Negli agriturismi, oltre all'interesse ambientale dei luoghi, è possibile godere di piatti elaborati con prodotti tipicamente locali: dalla polenta ai formaggi, dai pesci di lago alla carne degli allevamenti delle colline lariane. Le baite e i rifugi, quasi sempre posti in posizione panoramica, risultano punti di appoggio per chi vuol scoprire il territorio percorrendo sentieri di montagna, dove il riposo si accompagna ad una cucina semplice e legata ai prodotti della zona. Strutture tipiche del territorio sono i cosiddetti "crotti", cantine naturali formatesi sotto i massi di antiche frane da cui spira il "sorel", una corrente d'aria a temperatura costante, fresca d'estate e tiepida d'inverno, che rende l'ambiente ideale per la maturazione del vino e la stagionatura di salumi ed insaccati. Nelle valli, i crotti formano dei piccoli insediamenti assai suggestivi, incastonati fra le rocce. Alcuni crotti sono aperti al pubblico e sono diventati ristoranti dove viene offerta una cucina genuina e ricca di tradizione in un ambiente tipico.

Per quanto riguarda il turismo d'affari e più in generale il turismo legato alle attività produttive e di formazione, un'attrattiva importante è costituita dal contesto ambientale e paesaggistico del territorio ed in particolare del Lago di Como. Esso rappresenta una *location* unica nel suo genere, resa celebre in tutto il mondo dal *Grand Tour*, per importanti eventi a livello internazionale, tra i quali si cita il *Workshop* Ambrosetti che si svolge ogni anno nella Villa d'Este di Cernobbio<sup>8</sup>. Tra le *location* più note si citano anche il centro con-

<sup>8</sup> Il Workshop Ambrosetti è un importante forum economico internazionale che dal 1975 si tiene ogni anno nella prima settimana di settembre e al quale partecipano capi di Stato, ministri, premi nobel ed economisti.

gressuale ed espositivo di Villa Erba a Cernobbio e Villa Serbelloni a Bellagio. Un'altra attrattiva per il turismo d'affari è la vicinanza con Milano e con il suo polo fieristico, che si riflette in una significativa presenza di questo tipo di turismo in Brianza e in alcune località che si affacciano sul Lago, quali Bellagio, Cernobbio, Menaggio, Varenna ed i capoluoghi. In particolare la Brianza, per la sua localizzazione fra il lago e Milano, è il luogo dove soggiorna una significativa parte dei turisti d'affari che si recano a Milano per lavoro. Tali presenze si intensificano e si estendono al territorio in occasione di grandi eventi, come ad esempio il Salone del mobile o la Settimana della moda ma è soprattutto l'Expo 2015, con i suoi 20 milioni di arrivi previsti, a rappresentare una grande attrattiva turistica per l'intera regione metropolitana milanese e per i "laghi di Milano".

Non meno importante ai fini del turismo d'affari è il contesto economico del STL del Lago di Como che comprende due tra i distretti industriali più grandi d'Italia, in termini di numeri di addetti delle unità manifatturiere, il distretto del tessile e dell'abbigliamento di Como e della meccanica di Lecco. Ad essi si affianca la significativa presenza del distretto del mobile e dell'arredo della Brianza. Queste attività in sinergia con eventi di richiamo internazionale (Settimana della moda di Milano, Salone internazionale del mobile, Raduno internazionale della Moto Guzzi, ...) ed attività di ricerca e formazione (CNR a Lecco, Politecnico di Milano a Como e Lecco, Università dell'Insubria a Como, Fondazione Rockefeller a Bellagio, ...) costituiscono un'attrattiva per il turismo. In particolare nel STL, secondo un'indagine a campione elaborata dall'Osservatorio, gli arrivi per motivi di lavoro sono pari al 19,3% del totale. Una percentuale significativa, in particolare per il turismo d'affari italiano, dove le presenze per ragioni di lavoro arrivano al 24,4% del totale mentre per gli stranieri la percentuale è pari al 16,5% (Inrt, 2011).

**Interrelazioni tra presenze turistiche e prodotti locali: interpretazione e proposte**

Tra le molteplici interrelazioni tra presenze turistiche e prodotti locali possiamo individuare due principali tematiche che riguardano la produzione agroalimentare e industriale. In entrambi i casi si tratta di interrelazioni che si sono rafforzate negli ultimi anni e che possono costituire, se opportunamente sostenute ed incentivate, delle interessanti opportunità per lo sviluppo economico del territorio (Fig.1).

Per quanto riguarda la *produzione agroalimentare*, la domanda turistica contribuisce in modo crescente ad incentivare e sostenere la produzione di beni agroalimentari diversificati e di elevata qualità, legati al territorio e alle tradizioni locali. Questo si verifica in particolare in montagna dove le produzioni zootecniche (lattiero-casearie, carne) e alcuni prodotti di nicchia trovano facilmente



Fig. 1 - Interrelazioni tra presenze turistiche e prodotti locali

smernio nei circuiti turistici. La zootecnia montana inoltre contribuisce alla conservazione dei pascoli montani, che rappresentano uno tra i principali elementi costitutivi del paesaggio. Sul territorio del STL alla zootecnia si affiancano comparti minori con produzioni tipiche di qualità (viticoltura, olivicoltura, apicoltura, castanicoltura) che determinano una positiva diversificazione della produzione e nicchie di commercializzazione decisamente interessanti.

L'interrelazione tra produzione agroalimentare e turismo investe anche gli *aspetti promozionali* e trova riscontro nella costituzione di nuovi consorzi, marchi e nella diffusione di eventi a tema. Queste attività, oltre a costituire l'occasione per promuovere la produzione agroalimentare e l'enogastronomia, si riflettono sull'immagine del territorio e costituiscono un elemento di richiamo turistico. Tra i progetti attuati, negli ultimi anni, il Consorzio "Sapori di terra, sapori di lago" promosso dalla provincia di Como è finalizzato a valorizzare l'immagine dei prodotti tipici del territorio e a fornire un marchio con il quale i prodotti possono essere identificati e certificati. Tra gli eventi più caratteristici, solo per citarne alcuni: la rassegna dei sapori tradizionali dei due laghi, Como e Ceresio, la mostra del miele dell'alto Lario, la mostra dell'olio dei laghi di Lombardia, la sagra della patata e dei prodotti d'autunno di Cagno. Particolarmente significativa Agrinatura che attrae ogni anno quasi 40.000 visitatori ed è finalizzata a far riscoprire la natura, la produzione agroalimentare e le tradizioni rurali.

La sinergia tra agricoltura e turismo si riflette anche sugli aspetti legati alla *commercializzazione dei prodotti*. Nello specifico la crescente presenza della ricettività diffusa (in particolare *bed & breakfast*), insieme all'attivazione e promozione di consorzi e circuiti enogastronomici ed agrituristici, concorre ad accorciare la filiera garantendo, in tal modo, maggiori margini di profitto alle aziende agricole. Questo assume particolare rilevanza nelle zone montane e lacuali, caratterizzate da piccoli volumi ed elevata qualità e varietà merceologica.

La presenza turistica incentiva inoltre la vendita diretta dei prodotti da parte delle aziende agricole e sostiene la presenza e diffusione di mercati e fiere locali.

Un ultimo aspetto rilevante è *l'interrelazione tra turismo, agricoltura e ambiente*. La presenza del turismo contribuisce a sostenere le attività agricole, in particolare in montagna e nelle aree marginali, e contiene le spinte all'abbandono. A sua volta l'agricoltura svolge una funzione di presidio e di salvaguardia del territorio, contribuendo alla conservazione dei boschi, degli alpeggi e del patrimonio edilizio e culturale che sono oggetto di fruizione turistica. La consapevolezza dell'importanza di questa sinergia ha determinato, negli ultimi anni, lo sviluppo di un approccio più integrato nella pianificazione del territorio e nella programmazione turistica. Tra le iniziative più significative, in tal senso, il progetto "Grande Montagna" promosso dalla provincia di Como in *partnership* con le Comunità montane, l'Ersaf e la Direzione Agricoltura della Regione Lombardia, finalizzato alla tutela e allo sviluppo sostenibile del territorio montano attraverso un approccio centrato sull'integrazione tra agricoltura, ambiente e turismo. Lo stesso approccio è individuabile in altri progetti, sviluppati a livello territoriale, tra i quali l'Ecomuseo del Distretto dei monti e dei laghi briantei e l'Ecomuseo del formaggio che rientra nel più vasto progetto del Distretto culturale della Valsassina.

Tra presenze turistiche e "prodotti industriali" si generano molteplici sinergie. Una prima interrelazione riguarda, in senso stretto, il rapporto tra *attività lavorativa e turismo*, ed è relativa in particolare a chi si reca nel territorio del STL per svolgere un'attività lavorativa. L'arrivo sul luogo diventa anche l'occasione per visitare le risorse paesaggistiche e culturali e a questo fine vengono proposti pacchetti turistici che abbinano visite d'affari e *tour* turistici, ma si tratta di iniziative ancora limitate che richiedono di essere promosse e sviluppate. In questi termini particolarmente interessante è il citato progetto "Turismo industriale tematico" recentemente promosso da una rete di imprese. Questo progetto non mira semplicemente ad abbinare la visita d'affari al *tour* turistico ma è finalizzato a creare un nuovo soggetto costituito da un raggruppamento di attori (imprese, operatori turistici, enti istituzionali, associazioni di categoria) e teso a gestire, attraverso le molteplici competenze presenti, tutte le esigenze: dalla creazione e promozione dei pacchetti, alla gestione delle visite commerciali, al mantenimento delle relazioni con la clientela, al fine di incrementare il volume d'affari con le imprese contattate. Il pacchetto proposto si articola in due parti, la parte turistica con l'elenco delle opzioni disponibili e quella industriale che contiene le possibili visite ai diversi *show-room/outlet* e le eventuali visite ai siti delle imprese. L'interesse, oltre alla gestione innovativa del "prodotto turistico/industriale", è costituito dal fatto che l'iniziativa parte dalle imprese: non solo vogliono far toccar con mano al cliente il prodotto e la lavorazione ma riconoscono nella visita dei luoghi di produzione e del paesaggio di contesto un valore aggiunto per il *marketing* dei loro prodotti (Ammannato, 2001).

Le interrelazioni tra turismo e attività produttive trovano inoltre riscontro nel *processo di innovazione* che sta investendo il territorio. L'innovazione modifica il sistema produttivo ampliando le attività di ricerca, creando nuove reti di imprese e trasformando i luoghi della produzione anche attraverso la creazione di nuove polarità scientifico-tecnologiche. Negli ultimi anni si stanno sviluppando nuovi progetti che rappresentano l'inizio di un processo di trasformazione che, se opportunamente sostenuto, potrà offrire delle importanti opportunità per lo sviluppo economico del territorio con delle ricadute significative anche sul sistema turistico. Tra le iniziative si citano la recente realizzazione del nuovo parco scientifico-tecnologico Como Next a Lomazzo, il progetto della Cittadella della Luce per la ricerca e la produzione di materiali innovativi nel campo energetico a Lecco, il laboratorio di ricerca della nautica "Lecco innovation Hub" che sarà dotato, oltre ai classici laboratori, di una nave laboratorio collocata nel bacino lacustre davanti a Lecco. Il processo di innovazione che investe in modo sinergico impresa, ricerca e formazione determina nuovi flussi di persone, provenienti in buona parte dall'estero, e si riflette sul turismo generando nuove domande. Un contributo, in questi termini, è offerto dai poli regionali del Politecnico che, oltre a dare insieme al CNR un supporto tecnico-scientifico per lo sviluppo delle attività imprenditoriali, contribuiscono all'incremento degli scambi internazionali e al rafforzamento delle reti. Si pensi alle lauree internazionali, istituite nel 2005, che ogni anno attirano oltre 200 studenti e che hanno indotto anche un significativo incremento degli studenti Erasmus e alla realizzazione del nuovo *Campus* del Polo Regionale di Lecco, dotato di una struttura ricettiva con 200 posti letto, destinata ad ospitare studenti, ricercatori e docenti provenienti da tutto il mondo.

La sinergia tra prodotto turistico e industriale investe anche gli *aspetti promozionali* e si riflette nell'organizzazione di eventi che costituiscono sia un'attrazione per il turismo sia un'occasione di sviluppo per le attività economiche ed industriali. Si pensi ad esempio al Raduno Internazionale della Moto Guzzi, che nel 2011, in occasione del 90° anniversario dell'azienda, ha attratto oltre 20.000 visitatori<sup>9</sup> o alle attività del centro fieristico e congressuale di Villa Erba a Cernobbio, noto a livello internazionale. È importante sostenere e sviluppare questa interrelazione intervenendo con la promozione di nuovi eventi e con una maggiore dotazione delle strutture congressuali. Come rilevato dallo stesso Programma di Sviluppo Turistico del STL del Lago di Como si pone un problema di implementazione delle strutture congressuali e di coordinamento di eventi e fiere al fine di evitare sovrapposizioni e migliorare

<sup>9</sup> Di rilievo anche la proposta avanzata dalla Piaggio, in accordo con le amministrazioni provinciali, il STL ed il comune di Mandello del Lario, di un nuovo Museo internazionale della Moto Guzzi. Il museo, che è stato oggetto di uno studio di fattibilità, occuperebbe complessivamente una superficie di 17.000 mq.



le sinergie. Per quanto riguarda gli spazi per convegni e congressi, in particolare, nonostante la presenza di strutture alberghiere dotate di sale per *meeting* sia adeguata, si rileva la carenza di grandi strutture. Dei centri congressi, presenti sul territorio, solo Villa Erba con i suoi 1.500 posti nella sala più ampia, possiede una capienza adeguata per poter ospitare grandi eventi a livello nazionale ed internazionale. Nella Brianza comasca e lecchese, inoltre, la forte domanda turistica generata dal polo fieristico di Milano e dal settore industriale della Brianza ha fino ad oggi saturato l'offerta e disincentivato lo sviluppo di prodotti più impegnativi come il congressuale (Ideas, 2007).

Altrettanto importante è l'interrelazione che si viene a creare tra l'industria e la domanda turistica sotto il *profilo culturale*. Riscoprire e valorizzare il patrimonio storico culturale dell'industria, significa incrementare l'offerta turistica e contemporaneamente rafforzare l'immagine produttiva del territorio con ricadute significative in termini di *marketing* territoriale. Le risorse sono molteplici e nonostante siano state compromesse, in modo rilevante, dalle trasformazioni territoriali degli ultimi decenni, rimangono significative preesistenze che riflettono l'identità produttiva del territorio. Dalle filande e filatoi sul lago e in Brianza, alle fucine per la lavorazione del ferro a Lecco, alle miniere della Valsassina. Diversi i progetti e le iniziative promosse per la valorizzazione di questo patrimonio, ma ancora molto si deve fare perché il patrimonio industriale non venga ulteriormente compromesso e l'archeologia industriale entri nei *tour* turistici.

Le molteplici interrelazioni tra industria e turismo costituiscono un interessante opportunità per il territorio. Al contrario del passato, le attività produttive e il turismo non si pongono più in contrapposizione ma in sinergia. Il processo di innovazione e globalizzazione che investe l'industria contemporanea, se opportunamente sostenuto e incentivato, può rappresentare un'importante opportunità per attrarre nuovi flussi di persone e rafforzare le reti tra attività produttive, ricerca e formazione a livello internazionale. In questo contesto, l'interazione con il turismo diventa strategica e di conseguenza è prioritario incentivare la promozione di un'offerta turistica che, insieme alle risorse ambientali e paesistiche, valorizzi l'identità e le risorse industriali del territorio. In termini operativi, questo si traduce da una parte nella promozione di pacchetti turistici che integrino i tour tradizionali con la visita ai luoghi della produzione storici e contemporanei e, dall'altra, in una pianificazione del territorio che punti al mantenimento e alla valorizzazione dell'identità industriale, offrendo spazi e servizi al processo di innovazione in atto anche attraverso una riorganizzazione e rilocalizzazione delle aree industriali che non potrà che avvenire alla scala territoriale.

## Cilento

### Interazioni verso una cultura dell'ambiente e della storia

di Valerio Di Pinto

#### Persone e territori in rivoluzione

Il Cilento è terra di rivoluzione. Nel flusso della storia recente del Mezzogiorno rappresenta un laboratorio di sperimentazione della protesta e della resistenza, nonché della repressione e della decadenza. *Terra ricca e produttiva all'epoca della dominazione borbonica*, in particolare negli anni del Regno di Carlo, innovatore e precursore dei tempi, soprattutto rispetto all'approccio Vicereale. L'ossatura dell'economia è legata all'agricoltura, secondo il modello di distribuzione del possesso delle superfici dell'"uso civico". È un modello che permette un ottimo e costante sfruttamento delle terre e che non prevede la possibilità di avere appezzamenti non produttivi, neanche per brevi periodi, in quanto la concessione della conduzione è legata proprio alla capacità di produrre. Alla distribuzione del possesso fa il pari la distribuzione dei redditi: i cilentani sono popolo in tal senso ricco, ma precario. È attorno a questa precarietà, nel senso di certa mutevolezza, che le vicende storiche ci restituiscono un Cilento di agitazione.

La prospettiva dell'abolizione del modello dell'uso civico, in favore della frammentazione della proprietà, è il *leit motiv* per il coinvolgimento delle masse nell'opposizione alla dominazione spagnola, teorizzata altrove, anche con il contributo di pensatori cilentani, e su di una matrice ideologica e politologica di spessore. La rivoluzione del 1799 prima e i moti del 1828 e 1848 poi, fino all'epopea del 1857, rappresentano il risultato, certo non definitivo, del clima venutosi a creare e che, di fatto, ha generato le condizioni per l'accoglimento dell'unificazione, o meglio, dell'annessione dei territori cilentani al Regno d'Italia. Prospettiva imprescindibile, ancora la ridefinizione del modello economico: la promessa della proprietà, promessa tradita nella sostanza. L'abolizione dell'uso civico fu effettivamente realizzata, ma in favore dell'accentramento latifondista, con il risultato di favorire una sperequazione tale da distruggere il

tessuto sociale cilentano. Il passaggio dei lavoratori dalla condizione di possessore a quella di bracciante, unita alla scelta strategica di gravare pesantemente sui dazi d'esportazione dei prodotti agricoli verso la Francia, causò un'impennata della povertà mai conosciuta prima nella storia del Cilento, con il risultato dell'avvio di un fenomeno migratorio massiccio ed incessante.

È nei primi 60 anni dell'Ottocento che avviene la transizione verso il Cilento contemporaneo: cambia il giudizio su un territorio e, soprattutto, cambia il rapporto tra persone e territorio. Il depauperamento economico e sociale ha avviato il circolo vizioso della disappropriazione dei luoghi e della perdita progressiva di memorie, in altri termini di misconoscenza delle radici popolari, che ha accompagnato questi luoghi lungo l'arco del Novecento e l'accompagna tutt'ora, facendoli incorrere in tutti quei fenomeni propri dell'omologazione consumistica, dallo sviluppismo senza cultura allo sfruttamento incontrollato del territorio, di cui è testimonianza il sistematico spostamento a valle dei centri abitati.

La nuova condizione di marginalità ha segnato l'incapacità di una ricollocazione economica coerente del territorio, che oggi si trova in forte crisi oltre che economica anche d'identità, dopo un frenetico assalto che ha trovato massimo sviluppo tra gli anni '70 e '90 del Novecento, in accordo con la volontà di creare un modello economico nuovo ed autosufficiente, basato sul turismo costiero, oggi non più sostenibile in quanto tale.

Nonostante queste premesse, il Cilento si presenta all'immaginario collettivo comune come terra di turismo e il cilentano è inteso quale naturale attore di questo processo. Ciò non è, è palese e lo testimonia l'evoluzione del rapporto tra il fenomeno turistico e il territorio nel corso del tempo.

## Il Cilento turistico: considerazioni socio-economiche

Fuori dai grandi itinerari internazionali dei grandi viaggi continentali d'istruzione, il Cilento si scopre pallida meta di interesse solo nell'era proturistica a valle della prima guerra mondiale. Grazie all'impegno propagandistico profuso nel Ventennio Fascista iniziò a strutturarsi nel Paese la coscienza che il fenomeno turistico potesse essere una componente importante della sua futura strutturazione economica, sebbene, di fatto, non esistesse una forma di vera e propria domanda interna. La domanda straniera, di contro, si era già modellata sui flussi tardo ottocenteschi, disseminandosi lungo la costa secondo una gerarchia di visibilità del tutto autonoma.

Lo sforzo del Regime fu quello di caratterizzare il turismo - senza assecondare nè scoraggiare le *enclaves* straniere ormai consolidate - quale fenomeno proprio anche delle classi meno abbienti, attraverso la promozione del turismo religioso, di quello balneare e climatico, ma, soprattutto, di quello

della scoperta e della fruizione delle emergenze. Fuori da circuiti strutturati, per assoluta mancanza di infrastrutturazione e dilagante povertà, il Cilento turistico degli anni del Regime era ridotto alle grandissime emergenze naturalistiche, architettoniche ed archeologiche, quali le Grotte di Pertosa, la Certosa di Padula e, in misura maggiore, il sito di Paestum, nel Comune di Capaccio. Proprio il sito archeologico di Paestum, ha garantito al Cilento costiero quella visibilità, soprattutto all'esterno, che nel dopoguerra farà la sua fortuna.

Negli anni '50, quando soprattutto nell'Europa continentale il turismo inizia a sdoganarsi come fenomeno di massa, la ricerca di nuove opportunità d'investimento portò alla creazione di numerosi insediamenti turistici lungo tutta la costa italiana. Tra questi, il Club Méditerranée di Palinuro, chiave di volta sia del futuro assetto turistico cilentano sia di buona parte del suo sviluppo insediativo. Fondato inizialmente lungo le spiagge di Marina di Camerota nel 1956, trovò completo sviluppo e fortuna durante gli anni '60 quando si è spostato lungo la spiaggia delle saline nel comune di Centola, non lontano dalla frazione Palinuro.

Scelta per la sua selvaggia ed incontaminata condizione, Palinuro non offriva alcuna infrastruttura, eccezion fatta per una strada lungo la costa che permetteva di raggiungere la frazione anche a dorso di mulo e non solo via mare. In questo contesto di povertà e miseria, sorta di arcadia silenziosa, l'avvento di flussi economici stranieri portò alla fioritura della costa cilentana quale principale attrattore turistico della bassa Campania, condizione tutt'ora valida.

Durante gli anni '60, si sono create le condizioni per l'espansione economica e residenziale dei luoghi immediatamente limitrofi l'insediamento di Palinuro, grazie alla sistemazione delle strade e del sistema ferroviario, come del trasporto pubblico su gomma. Venne addirittura attivata una linea ferroviaria speciale Parigi-Palinuro, a testimonianza dell'eco internazionale. Gli anni '60 sono anche gli anni della fioritura del sistema turistico saprese, il quale, sebbene annoveri elementi di non comune qualità ambientale e culturale, non si era potuto sviluppare precedentemente in ragione delle notevolissime distruzioni belliche. È nel corso degli anni '70, ad ogni modo, che la costa, soprattutto nel segmento centrale, assunse la fisionomia che tutt'ora presenta. Una terra di seconde case, prospicienti il mare, con altissimi valori di non occupazione residenziale abituale, con un'economia adagiata su di una fortissima stagionalità turistica, legata ad un profilo di utilizzazione e sfruttamento delle aree esclusivamente balneari.

Riferendosi esemplificativamente ai soli comuni facenti parte del tratto centrale della costa del Cilento<sup>1</sup>, l'analisi dei dati censuari evidenzia come

<sup>1</sup> È possibile scomporre la costa cilentana in tre distinti segmenti: quello superiore, che colleziona i comuni di Capaccio, Agropoli e Castellabate; quello centrale, che colleziona i sette comuni che vanno da S.Mauro Cilento a Camerota; quello inferiore, che colleziona Sapri ed i Comuni del Golfo di Policastro.

nell’arco di dieci anni, tra il 1971 e il 1981, il patrimonio edilizio sia cresciuto in maniera esponenziale, passando da 8.091 a 14.316 abitazioni totali, ed innalzando la percentuale media di non occupazione abituale dall’11,9% al 42,1%. Il tutto a fronte di un incremento complessivo di popolazione residente sull’area di 771 unità, pari a 2,78 punti percentuali.

Mutando il target, l’aggressione della costa è continuata fortemente durante gli anni ‘80, caratterizzando il Cilento costiero quale serbatoio dell’edilizia delle seconde case della classe media campana, deturpando in tal modo il suo territorio quanto la sua fama di *location* internazionale. Non a caso nel 1981 il Club Med di Palinuro è stato definitivamente abbandonato.

Lo scenario non muta in maniera apprezzabile né durante gli anni ‘90 né durante il primo decennio del ventunesimo secolo, ma anzi si rafforza e stabilizza sia sotto l’aspetto meramente edilizio sia sotto quello economico e sociale. In definitiva è ancora in corso un’aggressione edilizia che ha trovato sorprendente continuità durante il quarantennio 1971-2011. L’area costiera centrale del Cilento si è di fatto configurata come un sottosistema territoriale autonomo di lungo periodo, in crescita lineare e capace di redistribuire al suo interno fenomeni di flessione locale. Durante tale quarantennio la variazione è stata esclusivamente legata alla tipologia di utilizzatori dell’immane patrimonio edilizio. Se negli anni ‘70 era forte l’investimento straniero, e con esso la necessità di servizi connessa ad un turismo di lunga gittata, il nuovo profilo turistico che si è andato affermando dagli anni ‘80 in poi è essenzialmente legato ad un soggiorno di tipo “casalingo”, in quanto più prossimo alla propria residenza abituale, e quindi meno bisognoso di servizi. Ciò ha portato ad una forte contrazione della domanda, testimoniata dalla diminuzione del 50% degli addetti nel settore degli alberghi e ristoranti (classe Ateco 55) durante il decennio ‘81-‘91, e dalla successiva, ed attuale, stagnazione sui nuovi valori.

Ritornando al quadro generale del Cilento, l’eccezionale emergenza culturale di Paestum ha continuato durante gli anni a rappresentare uno degli attrattori turistici più importanti dell’intera Regione Campania, nonché l’ago della bilancia del borsino turistico internazionale della provincia di Salerno. Rimanendo ancora oggi una delle mete preferite della domanda esterna, esso è il viatico ai flussi del turismo straniero che, mentre negli anni ‘70 tendevano a gravitare verso il Cilento costiero, oggi preferiscono spostarsi verso la Costiera sorrentino-amalfitana o il napoletano.

Altre mete già riconosciute durante il Regime, quali le grotte di Pertosa e la Certosa di Padula, hanno seguito più pedissequamente l’evoluzione dei profili turistici della domanda interna, alternando momenti di crisi a momenti di maggiore visibilità, senza peraltro andare oltre la domanda interna stessa, se non locale. Ad essi vanno aggiunti i siti archeologici di Elea-Velia, che nel nuovo quadro d’attenzione verso il turismo culturale rappresentano una polarità, sebbene più in divenire che in essere.

In definitiva, la polarizzazione turistica nel Cilento è pressoché tutta incentrata, in ragione dei preponderanti flussi economici propri del settore, sulla linea costiera, sebbene non manchino fenomeni secondari di scala locale legati alla presenza di attrattori propri di nicchie di turismo potenzialmente interessanti, ma poco incisive economicamente.

All’interno della linea costiera stessa, sebbene il *target* e le forme del turismo siano grossomodo comuni, emerge il paradigma del tratto centrale. Quest’ultimo si distingue in maniera evidente dagli altri due per l’esclusiva natura turistica della sua economia e dei suoi modi insediativi. Negli altri tratti, infatti, esiste una realtà completamente svincolata da quella turistica che tende a gravitare sui centri di Capaccio e Sapri. In tale ottica il tratto centrale della costa del Cilento rappresenta un ambito di studio privilegiato, in quanto di più agevole isolamento delle componenti turistiche stesse.

L’analisi delle vicende turistiche del sottosistema territoriale costiero rappresenta il naturale punto di partenza nella ricerca di una correlazione tra turismo ed attività extraturistiche, valevole per l’intero Cilento. Il profilo turistico desumibile dall’analisi dei dati economici, in termini di attività ed addetti, è fortemente mutato nei decenni precedenti, influenzando e, per certi aspetti determinando, il modello economico complementare.

È possibile suddividere il fenomeno turistico cilentano in quattro distinti periodi, coincidenti con un profilo diverso dell’utenza turistica stessa.

Un primo periodo, identificabile con l’impianto del ClubMed e la relativa eco internazionale, ovvero lungo i ‘60 e i primi anni ‘70. Il turista è un elemento completamente isolato dalla comunità, trascorre il suo tempo solo all’interno delle strutture a lui dedicate, e, pertanto, non richiede servizi e non si propone di usufruire di infrastrutture ed esercizi locali.

La svolta di carattere territoriale la si registra alla fine degli anni ‘70, quando, in corrispondenza di una generalizzata mutazione dell’utenza, anche la costa cilentana è interessata dall’affermarsi di un profilo turistico fortemente legato ai servizi territoriali ed alla ricettività diffusa. Nello specifico, tale mutazione è in parte dovuta alla residua eco mondana dell’area. Nei fatti, è avvenuta una sostituzione dei turisti: le *enclaves* internazionali hanno iniziato a gravitare verso la costa settentrionale della Campania, diversamente la domanda nazionale si è rivolta verso il Cilento.

La successiva evoluzione dell’utente turistico cilentano è legata all’evoluzione dell’immagine del Cilento stesso nel quadro turistico nazionale che ha causato nel tempo una sempre più marcata dimensione regionale. Inizialmente, e si tratta della fine degli anni ‘80, la discontinuità è legata esclusivamente all’offerta turistica dei servizi, mentre si mantiene alto il livello dei consumi. Presumibilmente si tratta di un turismo abitudinale, ma di media-lunga durata, che necessita di attività e servizi extraturistici. Diversamente, dagli anni ‘90 in poi, la richiesta di tali servizi è diminuita costantemente, a



differenza delle presenze e dell’offerta ricettiva, specialmente delle seconde case. Questo indizio segnala la distinguibilità di un quarto ed attuale periodo in cui il turista è abitudinario e, presumibilmente, predilige piccoli e frequenti soggiorni nei quali non ha necessità di alcun tipo di servizio, o comunque ne usufruisce in maniera molto limitata.

Alla luce della suddivisione del fenomeno turistico nel Cilento in quattro distinti periodi caratterizzati dalla variabilità dei modi di utilizzo del territorio e delle richieste degli utenti in termini di servizi, è possibile indagare circa una correlazione tra il fenomeno turistico stesso nella sua evoluzione e l’economia extraturistica.

Come si è avuto modo di evidenziare, l’economia cilentana del Novecento è viziata in quanto compromessa dalla distruzione della sua naturale statuizione, avvenuta nel sessantennio pre-unitario. Essendo stata terra d’agricoltura indirizzata primariamente all’autoconsumo in ragione del regime di distribuzione dei suoli (l’uso civico), sebbene non sia stata trascurabile la dimensione commerciale soprattutto d’esportazione, la nuova condizione latifondistica non è mai riuscita appieno a strutturarsi, relegando alla povertà la gran parte della popolazione.

È in queste premesse che bisogna inquadrare anche la nascita e la crescita del fenomeno turistico e delle sue ricadute territoriali, onde evitare distorsioni e fraintendimenti di sorta.

Il Cilento che si affaccia al turismo è l’emblema della non contaminazione, della marginalità economica, nonché dell’assenza di infrastrutture e servizi, anche essenziali. Altrove si è parlato dell’importanza di queste caratteristiche nell’impianto del turismo nel Cilento, tuttavia, dal punto di vista dell’economia, questa condizione si è tradotta in una frenetica corsa alla colonizzazione, nell’intento di intercettare flussi ed opportunità. È con lo strutturarsi di un meccanismo di correlazione tra l’investimento privato e la domanda turistica che il turismo e l’economia evolvono significativamente in alcune zone del Cilento, creando di fatto un modello di sviluppo territoriale replicato ove possibile e del tutto nuovo ed incoerente.

Il settore economico extraturistico, che più degli altri ha cavalcato l’onda del turismo nel Cilento, è sicuramente quello delle costruzioni e del suo indotto. Non a caso la polarizzazione delle concentrazioni di addetti in questo settore ha seguito le strade della polarizzazione turistica e, nel caso del Vallo di Diano, dei forti investimenti economici nelle infrastrutture. Di fatto si è verificata una netta sostituzione delle preesistenti forme imprenditorie. Il fenomeno è in continua evoluzione e crescita, come testimonia il sempre florido mercato della speculazione edilizia a fini turistici, e si avvia ad un bipolarismo che esclude la zona centrale della costa cilentana, sicuramente la più interessata dall’attività edilizia. Analoghe considerazioni possono essere fatte per il settore del commercio al dettaglio. L’unica differenza che si evidenzia è una

crisi dell’apporto turistico a questo settore negli anni ‘90, coerentemente con l’evoluzione del profilo turistico, che sta causando concentrazioni in zone non costiere, presumibilmente dovute alla necessità di rispondere più ad un mercato interno o ad esso assimilabile (il turismo abituale di breve spostamento altrove evidenziato) che ad un mercato turistico. Diversamente è negli altri settori che appare difficile correlare economia extraturistica e turismo. Il *trend* generale è quello dello sviluppo di polarizzazioni inconciliabili, almeno direttamente, con quello turistico. Ciò è probabilmente dovuto al prevalere di altri fenomeni, quali la visibilità nei mercati e l’attiguità alle infrastrutture.

Questa condizione induce a pensare ad uno scarso risentimento dell’evoluzione economica cilentana rispetto al turismo, se non nei modi evidenziati e, per di più, esclusivamente nelle aree direttamente interessate. In queste ultime, per altro, si ravvisa una contrazione della diversificazione dei settori economici attivi, ovvero un appiattimento, dovuto, presumibilmente, al facile accesso alla speculazione edilizia, florida sin dagli anni ’70. In definitiva appare abbastanza evidente come non vi sia un legame strutturale tra economia e turismo nel quadro territoriale del Cilento, durante il corso degli ultimi 40 anni. Tale legame esiste, com’è ovvio, solo nelle aree effettivamente turistiche. In queste ultime, peraltro, lo sdoganamento, l’infrastrutturazione (ad ogni modo modesta) e la visibilità hanno avuto un prezzo altissimo, che sta mostrando le sue conseguenze: l’illusione del turismo quale panacea economica ha depauperato risorse sia in termini di capitale umano (il saper fare), sia di materie prime ed ha sottoposto una parte significativa (e probabilmente preponderante) dell’economia cilentana all’alea del fenomeno turistico stesso, il quale, non essendosi strutturato in maniera complementare rispetto agli altri settori economici, ha di fatto reso il territorio incapace di redistribuire al suo interno la forza di lavoro. Inoltre, la necessità di afferrare la prima occasione economica capitata in questi luoghi (il turismo) ha generato un modello d’uso del territorio, prima mai registrato, che deroga da ogni forma estetica integrata ai luoghi. Con sorprendente rapidità ciò ha coinvolto tutti i territori. Lo spostamento a valle di interi paesi accomuna la costa al Vallo di Diano più che ogni altra cosa.

### Il Cilento “complementare”: censimenti locali

Il modello economico di buona parte del Cilento è insostenibile. Esso gioca sulla contrapposizione tra aree a dominante turistica (peraltro in declino), caratterizzate dall’assenza di un’incisiva e sufficiente economia alternativa, ed aree indirizzate verso altre forme di economia, significativamente disinteressate alle prime. Tra queste due tipologie insistono aree che non hanno avuto alcuna occasione per ricostruire il proprio tessuto economico e sociale e che sono rimaste intrappolate nel goglio della sussistenza. Tale scenario è un *puzzle*

inconciliabile, in ragione dell’assenza di una transizione economica. Questi territori sono da 150 anni affidati alla poco rassicurante episodicità.

La marginalità ha ad ogni modo conservato un ingente patrimonio di tradizione materiale ed immateriale, cui l’intero Cilento è chiamato ad attingere per due distinte motivazioni. Tale patrimonio è estremamente labile e affidato ad una memoria storica in perenne emergenza di esaurimento, in quanto la successione generazionale ha continuamente eroso il patrimonio stesso e, quindi, rischia di perderlo definitivamente. La costruzione di un nuovo orizzonte economico sostenibile non può che passare per la riappropriazione di queste risorse, ovvero delle radici territoriali che sintetizzano e rappresentano il rapporto tra un popolo e i suoi luoghi di vita. Queste nuove risorse finora non riconosciute possono rappresentare la più importante e innovativa spinta alla competitività del Cilento.

La ricostruzione razionale dello scenario del Cilento può essere approcciata nella consapevolezza che il rapporto popolazione-territorio si consuma in quello che si definisce patrimonio comune: l’insieme materiale ed immateriale delle tradizioni locali, dalla cultura erudita a quella culinaria, dai prodotti d’ingegno a quelli di consumo. Facendo leva sull’importante passato agricolo, il Cilento tutto si presenta molto ricco soprattutto dal punto di vista enogastronomico, non mancando ad ogni modo di rappresentarsi degnamente nelle altre categorie. Colpisce, si diceva, l’imponenza del patrimonio enogastronomico tramandato, sia di lungo che lunghissimo corso, essendo la Lucania Tirrenica (antico nome dell’area che oggi chiamiamo Cilento) già rinomata ai tempi dei romani per le materie prime e trasformate che vi si producevano e di cui oggi ancora si osservano le tracce nelle basi di molti piatti e preparazioni specialmente a base di carne di maiale. Alcuni di questi prodotti sono stati nel tempo riconosciuti ai fini commerciali e all’uopo tutelati da marchi istituzionali e d’associazionismo dedicato. Il riconoscimento non assicura, ad ogni modo, il compiuto ingresso dei prodotti nei circuiti economici. Tale fattispecie caratterizza la quasi totalità dei prodotti riconosciuti cilentani. Il mercato locale non è orientato all’accoglimento ed alla valorizzazione di risorse tradizionali a costo certamente più elevato di quelle reperibili sul mercato di massa.

Non è un caso, pertanto, che sia più agevole rintracciare prodotti tradizionali cilentani presso i mercati esterni “di nicchia”, che più concretamente sono indirizzati verso la definizione di un’offerta di alta qualità gastronomica. In altri termini, il mercato interno della distribuzione e della trasformazione dei prodotti alimentari non è ancora orientato a fornire una compiuta offerta territoriale, preferendo scelte organizzative votate ad un minor costo, presumibilmente in ragione del *target* di acquirenti che si è andato nel tempo formando. Non manca in verità qualche felice esempio di connubio tra cultura locale, territorio e offerta sebbene il ricorso alla pubblicizzazione dell’uso di prodotti regolamentati dai marchi di tutela sia quanto mai scarso. Il successo

Tab. 1 - Marchi di tutela dei prodotti enogastronomici del Cilento

Prodotto	Marchio	Ente/Associazione
Caciocavallo Silano	DOP	UE
Mozzarella di Bufala Campana	DOP	UE
Ricotta di Bufala Campana	DOP	UE
Olio Extra Vergine di Oliva Cilento	DOP	UE
Fico Bianco del Cilento	DOP	UE
Vino Cilento Aglianico	DOP	UE
Vino Cilento Bianco	DOP	UE
Carciofo di Paestum	IGT	UE
Marrone di Roccadaspide	IGT	UE
Cece di Cicerale	Prodotto tradizionale	Regione Campania
Fagiolo nell'occhio	Prodotto tradizionale	Regione Campania
Fusillo di Gioi	Prodotto tradizionale	Regione Campania
Manteca del Cilento	Prodotto tradizionale	Regione Campania
Mozzarella nella Mortella	Prodotto tradizionale	Regione Campania
Alici di Menaica	Presidio	SlowFood
Carciofo Bianco di Pertosa	Presidio	SlowFood
Cacioricotta del Cilento	Presidio	SlowFood
Fagiolo di Controne	Presidio	SlowFood
Soppressata di Gioi	Presidio	SlowFood
Cipolla di Vatolla	Menzione Regionale	SlowFood
Fagiolo di Gorga	Menzione Regionale	SlowFood
Grano Carosella	Menzione Regionale	SlowFood
Miele di Montagna	Menzione Regionale	SlowFood
Caciocavallo Podolico degli Alburni	Arca del Gusto	SlowFood

che comunque caratterizza iniziative di tal sorta rafforza ancor più l’idea della necessità di introdurre su più larga scala sia il ricorso a prodotti territoriali sia il valore aggiunto della riconoscibilità dei marchi di tutela stessi. Ciò produrrebbe anche l’effetto di contenere i costi di produzione quanto di distribuzione. Il riassetto del mercato interno e dell’offerta enogastronomica necessita del supporto di politiche di sviluppo orientate alla facilitazione dell’allargamento del numero dei produttori locali, ma soprattutto di coerente salvaguardia delle tecniche tradizionali di produzione. La difficoltà principale all’ingresso nel mondo delle produzioni autenticamente tradizionali consiste infatti nel supe-

ramento dei vincoli sanitari comunitari, possibile solo attraverso la stesura di deroghe formali in grado di garantire il consumatore, ma anche di permettere l'effettiva ed autentica capacità produttiva. In tal senso, manca per il territorio qualche forma di tutela con il risultato di un forte scoraggiamento di nuove iniziative ed addirittura del fallimento di alcune già avviate, come testimonia la chiusura, di fatto, di un noto ed interessante progetto associazionistico.

La faccia materiale della cultura locale cilentana è non meno evidente in altre manifestazioni, quali soprattutto quelle di carattere artigianale. Sebbene non vi siano vistosi pennacchi, un po' per i prodotti in sé, ma soprattutto per misconoscenza generalizzata, è sempre stato il naturale corredo all'attività agricola, trainante. L'origine comune di tutti i prodotti locali artigianali si può far risalire alla necessità di autoproduzione di utensili strumentali alla vita contadina. Ciò giustifica la presenza, pressoché esclusiva, di lavorazioni tradizionali intese alla trasformazione dei materiali reperibili *in loco* in oggetti votati all'uso. Nel corso degli anni tali capacità hanno assunto autonomia produttiva prima e, in alcuni casi, produttività artistica poi. In particolare appaiono degne di nota: la lavorazione della pietra nel Vallo di Diano e a Centola, il ferro battuto del Bussento, le lavorazioni d'ascia dei cantieri costieri, le ceramiche del Monte Stella e del Mingardo (che ripropongono gli stilemi classici tipici dell'antica area eleatica) i cesti e gli intrecci di paglia, vimini o sfoglie di castagno dell'Alento, i ricami del basso Cilento e i diffusi lavori in legno di faggio e castagno. Non essendosi mai instaurato un processo di integrazione tra l'artigianato e qualsiasi comparto dell'economia, anche turistica (che ha preferito orientarsi verso l'artigianato "tradizionale" internazionale), l'intero movimento ha nel corso del tempo subito un notevole impoverimento, di pari passo con il depauperamento sociale e la mancanza di ricambio generazionale. Ad oggi appaiono interessanti alcune iniziative intraprese con l'intento di salvaguardare e tutelare prima e valorizzare poi tale mondo, sia attraverso la codificazione delle modalità di lavoro sia, soprattutto, formando una nuova manodopera che assicuri loro sostenibilità. La microimprenditoria artigianale potrebbe rappresentare una concreta opportunità di rilancio economico se, com'è auspicabile per il comparto enogastronomico, il viatico per l'aumento dei volumi di produzione e l'abbassamento dei costi è il turismo.

Nel quadro complementare cilentano non si può non contemplare l'imponente patrimonio urbano o anche solo architettonico. La realtà turistica complementare del Cilento, dunque, appare ricca di elementi conservatisi dall'invasione di massa. Essi possono costituire un'offerta competitiva rispetto alle nuove forme di turismo in divenire. D'altra parte, gli stessi elementi che costituiscono quest'offerta vivono la necessità di essere integrati in circuiti sostenibili per non essere esposti ad ulteriori rischi di depauperamento che potrebbero definitivamente rovinarne l'essenza con conseguente perdita sia della capacità d'offerta sia della cultura locale di fatto millenaria.

## *Valle del Crati* *Interazioni locali tra tradizioni e cambiamento<sup>1</sup>*

di Mauro Francini, Maria Colucci, Annunziata Palermo

### **Censimento dei valori, delle produzioni agroalimentari e delle attività produttive dell'area**

Dal punto di vista altimetrico il territorio, che prende il nome dall'omonimo fiume Crati, domina incontrastato la collina interna che coinvolge ben 21 comuni ed è attraversato dall'autostrada SA-RC, mentre all'interno le vie di collegamento sono costituite da una rete primaria, formata dai collegamenti tra i centri abitati con l'esterno dell'area (SS559, SS279 e SS19), ed una secondaria, concernente la connessione dei vari comuni dell'area (strade provinciali e comunali). Gli scali ferroviari sono presenti lungo l'asse Sibari-Cosenza che attraversa tutta l'area.

Notevole è la dotazione delle risorse culturali dell'area, infatti, sono presenti numerosi siti con reperti archeologici e numerose testimonianze della cultura rurale e produttiva (mulini, frantoi, forni, etc.). La quasi totalità dei 21 comuni ha origini antiche e conserva nuclei storici che rappresentano un vero e proprio patrimonio, sia edilizio (abitazioni, palazzi, etc.) che storico-artistico, inerente la tradizione culturale che essi evidenziano sia come singoli edifici che come tessuto urbano complessivo. Inoltre, bisogna sottolineare come in molti Comuni dell'area sono radicate comunità albanesi che da secoli mantengono intatte le specificità linguistiche e culturali.

Il patrimonio naturale dell'area si presenta sostanzialmente intatto e ben conservato e non si registrano rischi legati a fenomeni di inquinamento del suolo, dell'acqua e dell'atmosfera, nonostante sia comunque necessaria una più consapevole gestione dei rifiuti; in particolare nel territorio sono presenti numerosi siti e *habitat* ambientali protetti e di grande valore ecologico.

La densità abitativa è relativamente bassa, 112,9 abitanti per kmq, un va-

<sup>1</sup> Il contributo è da assegnare in parti uguali a tutti gli autori.



lore comunque prossimo a quello medio provinciale (112,1) e più basso di quello medio regionale (136) che, come è noto, è particolarmente contenuto. Il Comune con la più elevata densità abitativa è Montalto Uffugo (210,8 residenti per kmq), seguono Roggiano Gravina (181,5), Torano Castello (158,3) e Luzzi (146); solo quattro dei rimanenti comuni superano la soglia dei 100 residenti per kmq. Il territorio in esame, dunque, presenta un medio livello di urbanizzazione. In termini relativi, nell’area su cento abitanti in media 79 vivono nei centri urbani, 12 nei nuclei abitati e 9 nelle case sparse, disseminate nei territori comunali. Nella Provincia di Cosenza i medesimi indicatori sono pari a 81, 8 e 11. I dati Istat al 2008, registrano una popolazione pari a 128.728 abitanti, con 44.863 nuclei familiari, per un valore medio di componenti per famiglia pari a 2,8, valore in linea con quello provinciale e regionale (pari rispettivamente a 2,8 e 2,9). Dal 2001 al 2008 alcune aree risultano essere in crescita, altre invece mostrano una tendenza allo spopolamento<sup>2</sup>. I comuni che registrano un certo aumento sono quelli che si concentrano intorno alla città di Cosenza, policentro del complesso sistema urbano; in particolare il Comune di Rende (caratterizzato dalla presenza del *campus* universitario) e il Comune di Montalto Uffugo registrano rispettivamente aumenti della popolazione dell’ordine del 1,93% e del 9,48%.

Molti comuni dell’area presentano condizioni socio-economiche particolarmente difficili, legate, soprattutto, alla presenza di forti vincoli fisico-ambientali (terreni scarsamente adatti a coltivazioni intensive, scarsa accessibilità, carenza di approvvigionamento idrico e di sistemi di irrigazione).

Pertanto dai dati relativi all’anno 2008 emerge un significativo tasso di disoccupazione, compreso tra il 9,47% (San Marco Argentano) e il 38,3% (Fagnano Castello). Tale dato diventa preoccupante se riferito alla fascia d’età 15-24 anni in cui raggiunge in media il 55,8%<sup>3</sup>.

Osservando i dati sui redditi e sui consumi pro-capite si possono, altresì, definire delle prime indicazioni sul livello di qualità della vita dell’area, in cui si evidenziano tutti i limiti di un modello di sviluppo che per bisogni generici registra una insoddisfacente qualità di prodotti/servizi, il tutto aggravato dagli effetti di disgregazione sociale favorita dalla disoccupazione.

L’industria è il settore più sottodimensionato, infatti assorbe meno del 14%

<sup>2</sup> Nelle aree più marginali si evidenziano, in particolare modo, gravi fenomeni di invecchiamento della popolazione e di spopolamento con conseguenti effetti negativi sullo stato di conservazione dell’ambiente naturale. Nello specifico dell’aspetto strettamente anagrafico, si nota come stia aumentando la fascia di popolazione più anziana rispetto a quella dei giovani - rapporto pari a 109 su 100 - con aumenti considerevoli soprattutto in alcuni comuni interni (Cervicati, Cerzeto e Santa Caterina Albanese).

<sup>3</sup> Facendo riferimento, inoltre, ai dati riportati dallo Svimez (2001) sul tasso di irregolarità del lavoro, che in Calabria è pari a circa il 30%, si osserva come anche in questa area il fenomeno sia presente in quantità non indifferenti, producendo effetti negativi sulla produttività delle imprese.

delle unità locali complessive e poco più del 18% degli addetti. Appena sufficienti risultano i dati inerenti le industrie alimentari, le industrie conciarie, le industrie del legno e quelle per la fabbricazione di macchine.

Uno dei nuclei portanti della struttura produttiva extragricola è invece rappresentato dai servizi, nello specifico il comparto del commercio as-somma più di 21.000 strutture con circa 33.500 addetti, mentre le altre attività terziarie private e pubbliche sono rappresentate da 13.000 unità locali e da poco meno di 77.000 occupati.

Ma il settore economico prevalente nell’area in esame, in termini di potenzialità, è quello agricolo e zootecnico, di cui si riportano i dati di dettaglio. Il territorio oggetto di studio, infatti, secondo quanto definito all’interno del PSR Calabria 2007-2013 (Piano di Sviluppo Rurale), può essere considerato un’*Area rurale ad agricoltura estensiva*.

Dall’analisi condotta emerge che la percentuale di Superficie Agricola Utilizzata sul totale del territorio è pari al 67%, valore superiore alla media regionale; in particolare, il Comune di San Marco Argentano presenta la maggiore percentuale di SAU, pari al 14%. Tuttavia, sebbene il territorio mostri da un

Tab. 1 - Superficie destinata ad uso agricolo

Comune	Superficie territoriale (Ha)	Superficie destinata ad uso agricolo (Ha)	SAU (Ha)
Altomonte	6529	4410	3295
Bisignano	8528	4582	3774
Cervicati	1209	781	655
Cerzeto	2187	1417	582
Fagnano Castello	2954	2296	726
Lattarico	4296	2801	1954
Luzzi	7720	4275	3129
Malvito	3784	2137	995
Mongrassano	3468	1621	1028
Montalto Uffugo	7843	4543	3542
Rende	5479	1225	954
Roggiano Gravina	4457	1752	1613
Rose	4709	4717	2058
Rota Greca	1287	828	257
San Benedetto Ullano	1940	1160	500
San Marco Argentano	7828	6237	4722
San Martino di Finita	2374	1335	875
Santa Caterina Albanese	1720	892	586
San Vincenzo La Costa	1629	704	539
Torano Castello	3005	1599	1206
Zumpano	806	299	148
<i>Totale</i>	<i>83752</i>	<i>49611</i>	<i>33138</i>

Fonte: Elaborazione dati Istat 2000

punto di vista morfologico una spiccata vocazione per l’agricoltura, l’attitudine degli abitanti nell’investire tempo e mezzi in tale settore risulta decisamente insufficiente. Difatti la dimensione media delle aziende è pari ad 1,6 ha, dato inferiore alla media nazionale (5,1 ha) e regionale (2,8 ha), e solo 16 delle aziende presenti sono caratterizzate da una SAU di oltre 100 ha; inoltre il 72% delle aziende spende meno di 50 giornate in un anno nell’attività agricola. Tale situazione è sicuramente attribuibile al fenomeno di polverizzazione delle imprese, con conseguente diminuzione della produzione, che non permette al territorio di stare al passo con le produzioni provenienti dai Paesi emergenti. Per sanare tale criticità sarebbe auspicabile intervenire, da un lato, con una politica di riduzione dei costi di produzione e, dall’altro, attraverso la valorizzazione dei prodotti di nicchia. La predilezione del territorio per la piccola azienda è resa ancora più evidente dai dati dell’ultimo censimento che indicano come l’assetto della proprietà sia caratterizzato dalla prevalenza di conduzione diretta del coltivatore (98%), con sola manodopera familiare (87%)<sup>4</sup>.

Per quanto concerne la filiera zootecnica sono da sottolineare alcuni aspetti positivi, dal momento che emerge chiaramente la predilezione dell’intero territorio per allevamenti estensivi idonei alla produzione di carni di qualità (razze autoctone) e, di conseguenza, alla produzione di latte fresco di origine bovina<sup>5</sup>.

La filiera vitivinicola rappresenta un ulteriore punto di forza del territorio in esame. A tal proposito va ricordato che attualmente la Calabria è la quarta regione per numero di produzioni tutelate, di cui 36 ricadono principalmente nel comparto del vino. Nell’area sono presenti ben 1.085 ha di terreno per la coltivazione di uva destinata alla produzione di “altri vini”; nello specifico si distinguono in tal senso i Comuni di Bisignano (217 ha), Luzzi (205 ha) e San Marco Argentano (152 ha). Sono inoltre presenti 58 ha riservati alla coltivazione di uva per la produzione di vini DOC e DOCG; in particolare spiccano i Comuni di Luzzi, con 35 ha di terreno destinati a tali scopi, e Rende (9 ha).

Per quanto concerne la filiera olivicola si rilevano importanti aree vocate alla coltivazione dell’olivo, sia in termini di quantità che di qualità del prodotto.

<sup>4</sup> Per quanto concerne i mezzi meccanici utilizzati nelle aziende agricole, in quasi tutti i Comuni in esame la maggioranza non è di proprietà, bensì fornito da terzi; questo denota la discreta importanza e lo scarso investimento che il territorio concede all’agricoltura. A tutto ciò va ad aggiungersi la scarsa qualità del capitale umano che si dimostra ancora reticente verso una moderna imprenditorialità, a causa dell’elevato grado di senilizzazione dei conduttori agricoli.

<sup>5</sup> Per ciò che riguarda la produzione di carni rosse, le aziende agricole ricadenti nel territorio di interesse mostrano un spiccata vocazione per gli allevamenti di origine suina rispetto a quelli di origine bovina, bufalina ed equina. In particolare, il Comune di Montalto Uffugo spicca per l’allevamento di capi suini e bovini. Per quanto concerne la produzione di carni bianche, si riscontra, ovviamente, la predilezione per l’allevamento di origine avicola (a Rende si contano ben 27.800 capi), non è comunque da tralasciare l’allevamento di conigli, di minore rilevanza è l’allevamento di struzzi. In generale il latte è l’elemento che caratterizza l’attività produttiva nella maggior parte delle aziende del territorio (come del resto in tutta la Calabria), con predilezione per il latte di origine bovina; Montalto Uffugo vanta la maggior produzione che si aggira intorno ai 16.007.530 Kg.

Soddisfacenti sono anche i dati riguardanti la filiera ortofrutticola, in considerazione della buona disponibilità di aree idonee alla produzione di qualità, ossia superfici pianeggianti irrigue e fertili. Non abbastanza positivi sono, invece, i dati relativi alla filiera degli agrumi, poiché le aziende che si occupano di tale settore rappresentano solo il 3% di quelle che complessivamente si dedicano alle coltivazioni legnose agrarie.

Infine, per ciò che riguarda la produzione di seminativi, emerge la predilezione del territorio per la coltivazione del frumento (5.364 ha, di cui 1.252 nel Comune di San Marco Argentano) rispetto alle coltivazioni ortive e a quelle foraggere avvicendate. Tali settori, dunque, rappresentano gli elementi di maggiore interesse in termini di interconnessione con il settore turistico ai fini dello sviluppo territoriale ad oggi scarsamente evoluto insieme alle attività di servizio alle imprese e alle persone.

Tab. 2 - Superficie destinata a vite, olivo, agrumi e fruttiferi

Comune	Vite		Olivo		Agrumi		Fruttiferi	
	Aziende n°	Sup. (Ha)	Aziende n°	Sup. (Ha)	Aziende n°	Sup. (Ha)	Aziende n°	Sup. (Ha)
Altomonte	345	110,93	985	1106,8	62	34,99	126	380,8
Bisignano	696	218,76	1.385	1.287,5	202	18,6	273	87,54
Cervicati	25	8,41	314	356,8	1	0,05	88	18,66
Cerzeto	76	40,89	210	184,4	4	1,39	107	102,63
Fagnano Castello	26	8,24	188	100,6	3	0,91	303	247,13
Lattarico	71	20,83	471	506,8	8	0,53	76	113,97
Luzzi	902	242,83	1.513	781,4	106	8,84	807	367,83
Malvito	202	42,78	371	126,5	7	0,9	97	21,72
Mongrassano	63	10,87	203	309	3	0,67	39	47,23
Montalto Uffugo	216	57,56	801	1.291,7	32	4,26	184	122,09
Rende	192	48,80	537	366,8	103	17,07	215	61,18
Roggiano Gravina	218	61,26	614	495	13	1,82	148	70,42
Rose	146	21,07	476	439	36	5,3	288	209,43
Rota Greca	7	1,65	166	129,4	0	0	35	60,94
S. Benedetto Ullano	1	0,30	187	122,7	0	0	40	60,49
San Marco Argentano	317	155,61	868	488	20	9,57	77	121,5
San Martino di Finita	51	11,93	130	207,2	1	0,16	48	69,35
S. Caterina Albanese	44	10,63	207	214,8	2	2,35	67	56,94
S. Vincenzo La Costa	41	14,21	100	189,6	2	0,3	15	27,26
Torano Castello	315	78,35	601	404,2	14	3,53	256	58,59
Zumpano	46	2,61	115	35,2	31	0,65	75	13,42

Fonte: Elaborazione dati Istat 2000

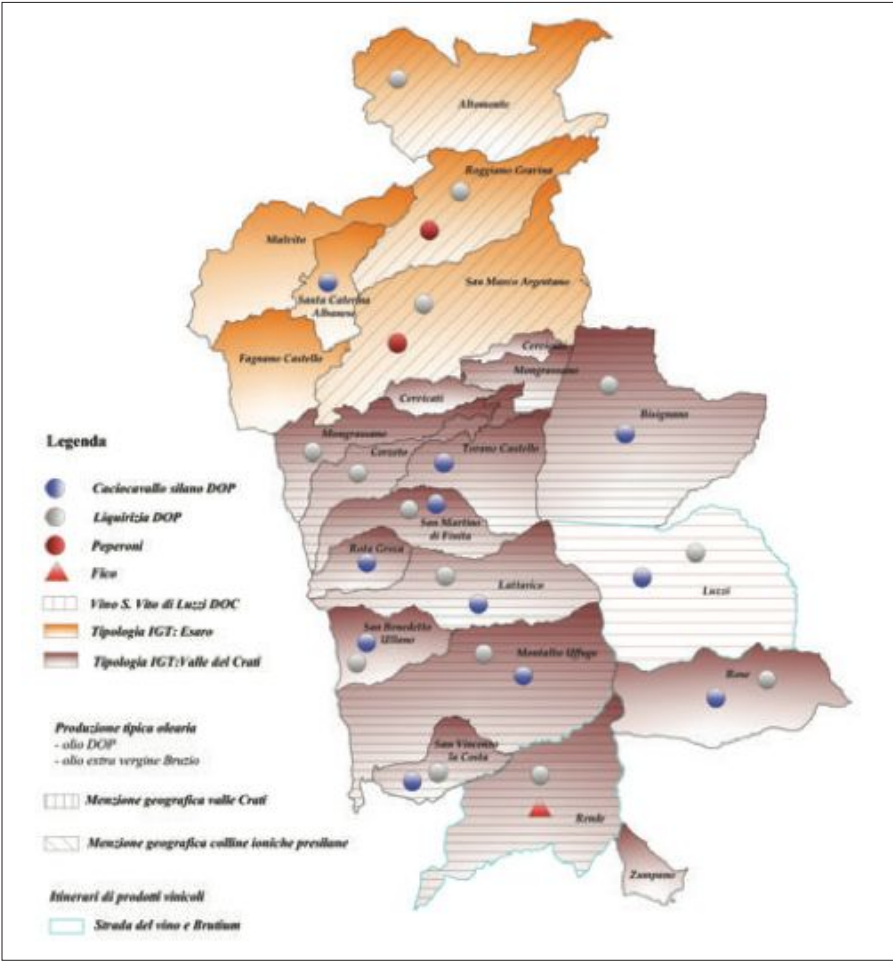


Fig. 1 – Trasformazione e valorizzazione dei prodotti locali

**Natura della domanda turistica e delle principali attrattive dell’area**

Dalle analisi condotte emerge che, all’interno dell’area di studio, sono interessati da flussi turistici di un certo rilievo esclusivamente i Comuni di Rende, Altomonte e San Marco Argentano.

Consequenziale all’analisi della domanda è quella inerente le principali attrattive dell’area e le tipologie di turisti, a cui dovrebbe corrispondere una adeguata offerta. Gli elementi di attrazione dell’area sono strettamente connessi alla caratterizzazione fisica e sociale del contesto in esame, sintetizzate in termini di censimento dei valori precedentemente esposti, e si suddividono in attrazioni

Tab. 3 - Movimento turistico nel 2006

Altomonte	4.002	872	4.874	5.902	2.133	8.035
Rende	56.494	4.084	60.578	13.6015	14.269	150.284
San Marco Argentano	1.392	140	1.532	3.427	409	3.836
Totale	61888	5096	66984	145344	16811	162155

Fonte: Elaborazione dati Osservatorio Turistico Regione Calabria

principali (direttamente connesse all’ambito territoriale) e attrazioni complementari (indirettamente connesse all’ambito territoriale) ai fini della comprensione delle attuali sussistenze turistiche e conseguentemente delle reali potenzialità di sviluppo.

*Attrazione principale:* paesaggio ambientale di pregio, con particolare riferimento alla vocazione rurale dello stesso (turismo verde, turismo enogastronomico).

*Attrazioni complementari:* presenza di evidenze storico-tradizionali di particolare pregio (turismo culturale); prossimità di due differenti istituzioni di tutela ambientale (Parco del Pollino e Parco della Sila, che vanno ad avvalorare l’emergente turismo verde e quindi servizi ad esso connessi: escursionismo, *rafting*, equitazione, etc.); prossimità delle aree costiere (turismo balneare); prossimità del sistema urbano regionale più maturo, con particolare riferimento alla presenza dell’Università (turismo congressuale).

Le tipologie di turisti prevalenti che caratterizzano il contesto, invece, sono le seguenti:

- la prima tipologia di utilizzatori dello spazio urbano e ambientale è quella dei turisti che si spostano all’interno della propria area di residenza, per vivere il proprio tempo libero in località prossime, caratterizzate da risorse considerate generalmente turistiche, da presenze di strutture ricreative e culturali, da concentrazioni di esercizi commerciali specializzati;
- la seconda tipologia è rappresentata da soggetti che da *outsider* si trasformano in *insider*, figure di mediazione tra soggetti interni ed esterni, in quanto intervengono secondo modalità di “coappartenenza”. Il turista quasi residente non si considera uno straniero e non si comporta come un turista classico, anche se esperisce la località come un visitatore speciale, non si considera un residente, ma si comporta come un soggetto che vive nella località;
- la terza tipologia è rappresentata da coloro che visitano un luogo differente da quello delle loro abitudini, praticando anche modalità alternative al pernottamento.

Per quanto concerne l’offerta turistica, le strutture alberghiere sono prevalentemente concentrate nei Comuni di Rende, Altomonte, Lattarico e Torano Castello, per come meglio dettagliato nella seguente tabella.

Inoltre per quanto concerne le strutture extralberghiere vi sono: 3 esercizi ad Altomonte (1 B&B e 2 agriturismi); 3 agriturismi a Lattarico; 1 B&B a Mon-



Tab. 4 - Strutture alberghiere

Comune	5 stelle		4 stelle		3 stelle		2 stelle		1 stella		RTA	
	N	Letti	N	Letti	N	Letti	N	Letti	N	Letti	N	Letti
Altomonte	1	34	0	0	1	96	1	33	0	0	0	0
Fagnano Castello	0	0	0	0	0	0	0	0	1	13	0	0
Lattarico	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mongrassano	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rende	0	0	3	573	4	285	0	0	0	0	2	158
Roggiano Gravina	0	0	0	0	0	0	0	0	1	16	0	0
San Benedetto Ullano	0	0	0	0	1	26	0	0	0	0	0	0
San Marco Argentano	0	0	1	24	1	15	0	0	0	0	0	0
Torano Castello	0	0	1	58	0	0	1	21	0	0	0	0
Totale	1	34	5	655	7	422	2	54	2	29	2	158

Fonte: Elaborazione dati Osservatorio Turistico Regione Calabria

grassano; 5 esercizi a Rende (3 alloggi in affitto, 1 casa ferie e 1 B&B); 1 agriturismo a Roggiano Gravina; 1 agriturismo a San Benetto Ullano; 2 esercizi a San Marco Argentano (1 alloggio in affitto, 1 B&B).

Dal 2006 ad oggi tali strutture hanno comunque subito un incremento sostanziale all'interno di quasi tutti i comuni dell'area.

In successione a quanto analizzato si evince che la domanda non é del tutto proporzionata alle potenzialità turistiche del contesto, in quanto risente non solo di una offerta esigua, in termini di stanzialità<sup>5</sup> e di servizi adeguati ad essa connessa, ma anche dell'assenza di diversi elementi trasversali, determinati della domanda, utili a promuovere le principali attrattive, nonché a richiamare nuove

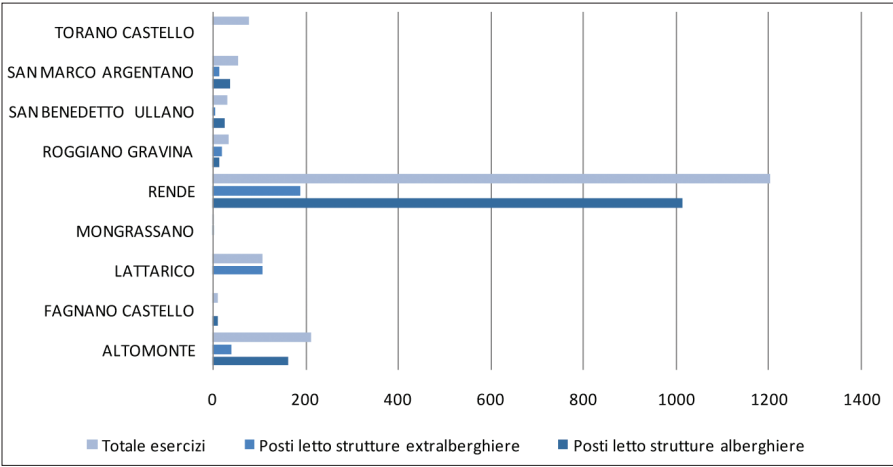


Fig. 2 - Posti letto per esercizio

tipologie di turisti e ad intercettare quelle esterne all'ambito di indagine e comunque prossime ad esso. Tra i suddetti determinati della domanda (forze motrici, ossia forze che inducono a protendere verso una destinazione piuttosto che un'altra), dunque, rientrano quelli che si riferiscono alla fase di apprendimento e di acquisizione di informazioni da parte del consumatore circa la destinazione (anche di natura economica, vincolate in base al reddito disponibile, nonché di natura sociologica, relative a valori culturali o a fattori psicologici come la percezione di un rischio legato ad alcune destinazioni) connesse in primo luogo ad adeguate attività promozionali.

Interrelazioni tra presenze turistiche e prodotti locali

Le interrelazioni tra presenze turistiche e prodotti locali con specifico riferimento alla Valle del Crati risultano fortemente significative al punto che rappresentano l'elemento principale sia in termini di creazione di nuove economie di supporto alle attuali forme di stanzialità offerte dal turismo, sia in termini di evoluzione del sistema turistico da potenziale in effettivo.

Tali interrelazioni ad oggi hanno una dimensione pressoché circoscritta e l'anello debole risiede non solo nella ridotta presenza di adeguate infrastrutture di connessione (in speciale modo infrastrutture di percorrenza interna, in quanto si ricorda che l'accesso esterno è favorito dalla presenza dell'autostrada A3, che in passato ha contribuito a generare la variazione dell'attuale assetto insediativo, insieme alla ferrovia) e nella mancanza di strutture di supporto qualificate e ramificate, ma anche, come già precedentemente anticipato, nella ridotta capacità di ampliare i "mercati" di interesse oltre il livello locale, nonché provinciale, mediante adeguati strumenti di conoscenza, partecipazione e promozione<sup>6</sup>. A tal proposito, la forma di gestione del territorio in esame, connessa alla piccola proprietà, rappresenta un importante elemento da qualificare in quanto permette di preservare maggiormente la bio-diversità, la differenziazione delle attività, i paesaggi e soprattutto rende attuabile quell'assetto produttivo flessibile che garantisce un più ampio margine operativo agli attori e così un migliore adattamento agli squilibri del mercato globale. A sostegno di ciò è altresì l'eterogeneità rurale dell'area di studio, che rappresenta una vera e propria risorsa da preservare attraverso l'incentivo a forme di cooperazione reale, non semplicemente nominali, che mettano in rete i piccoli produttori e i residenti, attraverso la fornitura di spazi pubblici ed infrastrutture abitative o di sup-

<sup>6</sup> Ad oggi le forme di stanzialità offerte dal turismo, come già evidenziato, sono comunque estremamente esigue in termini di offerta alberghiera ed extra-alberghiera (generalmente intese), con una notevole presenza di "seconde case", ovvero di case non utilizzate più per fini residenziali, ma prevalentemente nei mesi estivi, connesse all'elevato fenomeno di spopolamento e migrazione, che caratterizza il contesto territoriale, in linea con il trend provinciale e regionale.

porto alla costituzione di nodi produttivi di trasformazione pensati per utenti di piccolissima dimensione (quali caseifici, macellerie, agriturismi).

A supporto di tali attività è l'azione del GAL "Valle del Crati" che sull'interrelazione presenze turistiche e prodotti locali ha puntato molto mediante diverse azioni di intervento nel tempo. Tra le suddette azioni occorre ricordare quelle che hanno riguardato nello specifico l'avvio di nuove attività agrituristiche, la cui presenza attiva nell'area spinge a considerare la loro funzionalità all'interno di un percorso di sviluppo endogeno ed interattivo. Difatti l'agriturismo può fare da collante tra le pratiche dal basso di diversi attori locali, preservando il loro sapere. In questo modo contribuisce anche a difendere i numerosi fondi agricoli e le aree d'interesse naturalistico da attività che potrebbero, altrimenti, compromettere il valore paesaggistico dell'area. Quindi gli agriturismi possono rappresentare una risorsa organizzativa, da provare a generalizzare, capace di connettere le zone escluse con quelle più attive dell'area.



Fig. 3 - Possibili percorsi evolutivi

Una ulteriore testimonianza di come sia possibile, mediante adeguate azioni strategiche di intervento, innescare fattive azioni di intervento volte a qualificare l'area in termini di sviluppo turistico viene data proprio da uno dei Comuni presenti nell'area. Si fa specifico riferimento al Comune di Altomonte, che ormai da anni ha attivato meccanismi evolutivi ai fini turistici, fondati sulla valorizzazione del sapere del *luogo* (*local-knowledge*), che potrebbero essere adottati all'interno dell'area come buone pratiche di intervento.

Tali pratiche hanno interessato in primo luogo l'interrelazione tra turismo e prodotti locali, mediante un attivo processo di concertazione pubblico-privato, da cui sono discese poi diverse ulteriori attività che hanno contribuito in poco tempo a modificare e far evolvere l'attuale immagine locale dello stesso, non solo in ambito provinciale e regionale, ma anche nazionale ed internazionale.

<sup>7</sup> Oggi la co-evoluzione delle aree rurali risulta minata dalle stesse attività umane. Si assiste ad una progressiva "de-connessione" dell'agricoltura e della zootecnia dal "sito" e dai "luoghi" in cui si realizzano, cioè dal proprio ecosistema e dal proprio contesto sociale. Le cause sono individuate nel crescente peso assunto dal "regime tecnologico", che ha favorito la pianificazione esterna ed eterodiretta del processo produttivo agricolo e di quello zootecnico.

## Val di Noto

### Interazioni e tracce di innovazioni

di Daniele La Rosa, Francesco Martinico

### Sviluppo economico turismo e sostenibilità

Le vicende dello sviluppo turistico nella parte orientale del Val di Noto confermano che l'acquisita consapevolezza dell'importanza delle risorse territoriali non è sufficiente per assicurare al territorio forme durevoli e sostenibili di sviluppo. Le diffuse e capillari, ma quasi sempre generiche, azioni di promozione dei territori hanno contribuito a mettere a fuoco le potenzialità di questi ma non hanno, quasi mai, fornito strumenti operativi. Ancora di più, mancano, nella riflessioni a livello locale contributi utili per individuare percorsi precisi e selettivi per costruire quel necessario "filo rosso" che contribuisca, a rafforzare una sorta di identità iblea dell'economia locale. Questo limite appare evidente se si prova a valutare, anche solo qualitativamente, le relazioni tra le diverse componenti di un sistema economico dove ancora assume una rilevanza notevole il settore agricolo.

Un'ampia letteratura scientifica ha approfondito il rapporto tra sviluppo economico complessivo e turismo, delineandone i contenuti alla luce della prospettiva della sostenibilità<sup>1</sup>. Da questi contributi emergono interessanti indicazioni per avviare azioni maggiormente efficaci per incentivare il livello di integrazione tra il turismo e le altre attività economiche. Hall (2009), con riferimento alle aree protette, ha evidenziato i rischi del turismo di massa, sostenendo che non necessariamente il turismo lento comporta meno turisti, ma che anche le forme di turismo di corto raggio possono avere effetti positivi, generando un nuovo assetto delle attività economiche. L'autore richiama, a tal proposito, le teorie sulla decrescita, rese popolari tra gli altri da Serge Latouche, che possono costituire un utile apporto concettuale, a patto di superare le secche di una visione ideologica e priva di indicazioni

<sup>1</sup> A titolo di esempio si segnalano qui i contributi di Hunter 1997, Hall, 2009 e Weaver 2012.

traducibili in scelte concrete e operative. Nei paragrafi successivi si rassegnano alcune considerazioni su possibili strategie di integrazione, a partire da una disamina qualitativa dei processi in atto nell'area di studio, richiamando un esempio di buona pratica che contiene utili indicazioni operative.

### I valori, delle produzioni agroalimentari e delle attività produttive dell'area

L'agricoltura in provincia di Siracusa - Il settore agricolo contribuisce ad una quota sostanziale (circa il 6%) della ricchezza totale prodotta dalla provincia Siracusa, un valore decisamente maggiore della media regionale (3,83%) e nazionale (2,05%)<sup>2</sup>. Tra le coltivazioni prevalenti ve ne sono diverse ad elevato valore aggiunto, come l'orticoltura in serra e gli agrumi. Le attività agricole si concentrano a sud intorno a Noto (oliveti e mandorleti e culture plurispecializzate), a nord intorno a Lentini, Carlentini e Francofonte (agrumeti e frutteti). Nei territori di Siracusa ed Avola sono presenti coltivazioni di agrumeti.

L'area più a sud della provincia è specializzata nell'ortofrutta e si caratterizza per il pomodoro di Pachino. Nell'estrema porzione meridionale vi sono altre importanti produzioni agroalimentari locali, tra cui il Nero d'Avola facente parte della DOC "Noto" e i prodotti ittici.

Più in particolare, i prodotti ortofrutticoli che si caratterizzano per il marchio di indicazione geografica protetta (IGP), in provincia di Siracusa, sono l'"Arancia Rossa di Sicilia" (riconosciuta nel 1996) il "Pomodoro di Pachino" (2003) e il "Limone di Siracusa" (2007). La produzione di olio extravergine di oliva di alta qualità gode della Denominazione di Origine Protetta (DOP) "Monti Iblei"<sup>3</sup>. (Fig. 1) Per quanto riguarda il settore enologico, nel territorio sono compresi tre DOC "Eloro", "Noto" e "Siracusa", che comprendono diverse tipologie di vini, tra cui i Moscatti di Noto e Siracusa. La DOC relativa al "Moscato di Siracusa", istituita nel 1973, è stata ridenominata DOC "Siracusa" nel 2011.

La DOC "Eloro" è stata riconosciuta nel 2004. La DOC "Noto", riconosciuta nel 2008, comprende diverse tipologie tra cui il Moscato di Noto nelle versioni spumante, liquoroso Moscato e passito ma anche il Noto rosso e il Noto Nero d'Avola.

Nel 2005 è stata istituita la Strada del Vino del Val di Noto, un itinerario lungo sei comuni della Sicilia sud-orientale nelle due provincie di Siracusa

<sup>2</sup> La descrizione del sistema agricolo è basata sulla relazione del Comitato Tecnico Scientifico, istituito nel 2007 dalla Camera di Commercio di Siracusa e coordinato dal Prof. Carlo Trigilia dell'Università degli studi di Firenze. Il compito del comitato era quello di giungere ad un piano strategico provinciale coordinando i contenuti di tre piani strategici finanziati dalla Regione Sicilia.

<sup>3</sup> La DOP deve essere obbligatoriamente accompagnata da una delle seguenti menzioni geografiche: "Monte Lauro", "Val d'Anapo", "Val Tellaro", "Frigintini", "Gulfi", "Valle dell'Irminio", "Calatino" e "Trigona-Pancali" (fonte: disciplinare di produzione, [www.iblei.it](http://www.iblei.it)).

e Ragusa<sup>4</sup>. All'istituzione della strada non è seguita tuttavia un'azione di promozione riscontrabile, ad oggi, nel territorio.

Nel territorio siracusano è inoltre presente un Presidio *slow food* il riconoscimento non ufficiale conferito dalla fondazione omonima, attribuito alla "Mandorle di Noto". L'offerta di prodotti agricoli di qualità è pertanto ampia e diversificata e costituisce un presupposto importante per immagi-

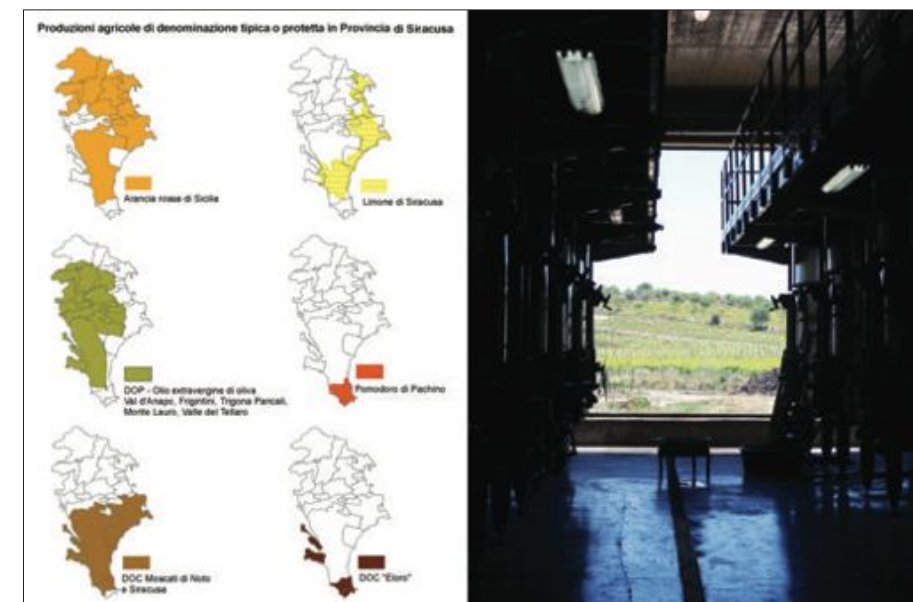


Fig 1 Produzioni Dop e Doc. Affianco la cantina Ipogea dell'azienda Planeta

nare strategie di interazione tra turismo e produzioni agricole.

Il settore agricolo rappresenta ancora una fonte rilevante di occupazione, ma negli anni più recenti si è assistito ad un calo preoccupante del comparto, con una riduzione, tra il 1990 ed il 2000, del numero di imprese agricole di circa il 10% (dati Istat), fenomeno proseguito tra il 2000 e il 2008 (fonti Unioncamere). Si è verificato anche un ridimensionamento della superficie agricola utilizzata.

La provincia produce circa il 25% degli agrumi siciliani. Buona parte della produzione di arance e limoni rientra tra i prodotti IGP: l'arancia rossa, coltivata prevalentemente nella parte a nord; e il limone di Siracusa, coltivato nella fascia costiera. Le arance rosse si caratterizzano per diversi problemi di commercializzazione, dovuti alla mancata capacità di fare sistema tra i pro-

<sup>4</sup> La costituzione delle Strade del vino è normata dalla Legge regionale n. 5 del 2002 e dal successivo disciplinare, approvato nel 2003, che prevede le azioni tipiche di questo genere di iniziative: centri visita musei segnaletica ecc. (Coreras, 2007).



duttori locali. Il limone di Siracusa, denominato IGP solo di recente, rappresenta invece un caso di successo dell'agricoltura locale. Si tratta di un prodotto che ha puntato fortemente sul biologico e sull'internazionalizzazione, sfruttando le politiche di marchio oltre che l'unicità del prodotto stesso.

Una produzione del tutto marginale ma che potrebbe avere interessanti prospettive di valorizzazione è quella delle carrube che si utilizzano nel campo dolciario oltre che in quello zootecnico. Particolarmente importante è la valenza paesaggistica di questi alberi che costituiscono un elemento caratterizzante del territorio ibleo<sup>5</sup>.

### Tracce di innovazione

Gli anni del grande sviluppo industriale nel territorio siracusano hanno avuto effetti molto pesanti sul tessuto delle imprese artigianali. (Criscione, 2012). Non sono presenti oggi settori produttivi importanti, differenti da quello agricolo, per i quali si può ragionevolmente ipotizzare una relazione virtuosa con il settore turistico, a parte alcuni limitate attività come, ad esempio, una piccola produzione di carte e altri prodotti derivati dal papiro<sup>6</sup>.

Il campo di interesse centrale è quindi quello agricolo, dove operano diverse aziende che puntano sulla qualità delle produzioni legate al territorio. Nel settore vinicolo, seguendo il *trend* generale che ha visto un notevole crescita della qualità delle produzioni siciliane, anche nel Val di Noto si registra un maggiore cura e attenzione al prodotto, nella visione più ampia del termine che include anche i luoghi della produzione.

Emergono diverse aziende vitinicole tra le quali Planeta, azienda che opera sull'intero territorio regionale e che da anni segue una strategia di acquisizione di terreni in diverse parti della Sicilia per diversificare la propria produzione. In contrada Buonivini, nel territorio compreso tra Marzamemi e Rosolini l'azienda ha acquistato nel 1998 una tenuta dove sono coltivate le varietà Nero d'Avola e Moscato Bianco che compongono i vini Santa Cecilia DOC Noto e Passito di Noto DOC. L'azienda si caratterizza inoltre per l'attenzione all'inserimento delle strutture edilizie. La cantina (Fig. 2) è un edificio parzialmente ipogeo (Foti, 2009), al quale si affianca il recupero di alcuni piccoli fabbricati rurali. Diverse altre aziende puntano ad elevare la qualità della propria produzione come Rudini a Pachino, Feudo Maccari e Marabino sempre

<sup>5</sup> Nel 2000 in provincia di Siracusa sono state prodotte circa 10.000 tonnellate di carrube, pari al 20 % della produzione nazionale, mentre la produzione quantitativamente più rilevante avviene in Provincia di Ragusa. Nel siracusano vi è un'azienda che produce farine e altri derivati ma la valorizzazione del prodotto nell'industria dolciaria è ancora poco consistente.

<sup>6</sup> Oltre alla produzione di carte vi è una sperimentazione nell'uso del materiale per realizzare pavimenti e rivestimenti [www.papiro.it](http://www.papiro.it).

nella zona meridionale del territorio e Pupillo, nel territorio di Siracusa ai margini della città moderna. Nel campo della trasformazione agroalimentare operano diverse piccole aziende che producono conserve artigianali<sup>7</sup>.

Nella filiera del limone e del pomodorino, non ci sono ancora iniziative particolarmente strutturate, nonostante la buona diffusione dell'immagine di queste due produzioni<sup>8</sup>. Ancora meno valorizzati sono gli altri prodotti di qualità del territorio che non assumono mai una valenza autonoma, limitando il loro ruolo a quello di componenti per la realizzazione di preparazioni gastronomiche.

Altre iniziative sporadiche si riscontrano nel territorio, ispirate a produzioni o a settori più o meno radicati nella tradizione locale<sup>9</sup>. Una produzione del tutto marginale ma di grande interesse è quella del tartufo ibleo o "scorzzone" che è stato recentemente scoperto nei boschi dell'altopiano da appassionati cercatori (Pintagro, 2009) e che comincia ad essere utilizzato dai ristoratori locali più attenti.

### Agriturismi e valorizzazione dei prodotti

La valorizzazione dei prodotti locali dovrebbe incrociarsi con una presenza articolata e ricca di attività ricettive agrituristiche che possono contribuire alla valorizzazione dei prodotti locali. In realtà, questa relazione non è sempre così immediata nel territorio ibleo dove, tuttavia, si registra una notevole crescita nel numero di queste strutture<sup>10</sup>.

Anche in quest'area, la nascita degli agriturismi non è però sempre legata alla necessità di integrare l'attività agricola con una ulteriore fonte di reddito. In molti casi, si è trattato piuttosto di iniziative incentivate dalla disponibilità di finanziamenti pubblici, ai quali hanno avuto accesso diverse tipologie di operatori. A volte, l'apertura dell'attrezzatura è stata l'occasione per un investimento da parte di imprenditori, locali e non, che hanno realizzato attrezzature alberghiere dove l'elemento rurale è dato solo dalla localizzazione. La

<sup>7</sup> Tra queste l'azienda Campisi di Portopalo di Capo Passero che, a partire dalla produzione di conserve di pesce, una tradizione storicamente presente anche nel territorio siracusano dove operavano diverse tonnare, ha ampliato il suo catalogo di prodotti in settori che riprendono e innovano la tradizione locale delle conserve di prodotti agricoli.

<sup>8</sup> Oltre al caso di uno dei produttori del limone IGP che dispone anche di un agriturismo non si registrano altre iniziative di valorizzazione di questa interessante produzione.

<sup>9</sup> Tra queste si segnalano: una fattoria didattica con allevamento di asini localizzata tra Palazzolo e Canicattini che, oltre alla produzione di latte d'asina, organizza gite ed escursioni con gli asini e attività assistita con animali, e nella stessa zona, un ristorante con allevamento di trote. Diversi ristoranti anche di livello medio alto utilizzano i prodotti del territorio come elemento di forza dell'offerta.

<sup>10</sup> La provincia di Siracusa risulta infatti essere la terza in Sicilia in termini di agriturismi e turismo rurali, secondo il portale agriturismo.it, il più importante e consultato (Cfr. anche il capitolo sulla stanzialità in questo volume).

presenza della piscina e/o di campi da tennis segnala come queste strutture hanno più le caratteristiche di veri e propri alberghi poco o nulla integrati con la produzione agricola. In altri casi, la realizzazione della struttura è stata motivata dalla volontà di mettere a valore un patrimonio immobiliare altrimenti destinato a sparire per il degrado e la spoliazione sistematica alla quale sono soggetti gli edifici rurali in localizzazioni lontane dai centri abitati. In altri ancora si è trattato di interventi effettuati da operatori già attivi nel settore della ristorazione. Essi hanno ampliato, in questo modo, la loro offerta di prodotto, inserendosi nel ricco settore dei ricevimenti matrimoniali o cercando di rispondere alla domanda delle gite fuori porta domenicali che interessano un *target* prevalentemente locale. Nel territorio dell'area di studio, a parte poche eccezioni, i prodotti locali all'interno di queste strutture sono ancora trattati come un *souvenir* da vendere ai turisti e non diventano occasione per incentivare una fruizione diversa delle molteplici risorse presenti.

### Interazioni tra presenze turistiche e prodotti locali: esempi

Il settore dell'enoturismo a partire dalla seconda metà degli anni '90, è stato oggetto di studi approfonditi (Hall et al., 2000) che si riferiscono a diversi paesi dove esso è maggiormente affermato (ad esempio, California, Australia, Sud Africa e Nuova Zelanda). Il turismo enologico si traduce essenzialmente nella individuazione e nella gestione delle strade del vino, sistemi di promozione di contesti nei quali una combinazione di valori paesaggistici, culturali e ambientali arricchisce l'esperienza del consumo del prodotto, esaltando le relazioni con il territorio<sup>11</sup>. Un caso di interesse è quello della comunità autonoma della Rioja, nella Spagna settentrionale. La tradizione del vino nella regione viene fatta risalire al periodo romano ed ai primi resoconti sull'assistenza ai pellegrini lungo il *Camino de Santiago*. Il maggior sviluppo della produzione vitivinicola si verificò tra il 1840 e il 1860 quando, a causa delle epidemie che devastarono i vigneti della regione di Bordeaux, molti produttori francesi si trasferirono in questa zona, determinando un notevole incremento nella qualità e quantità della produzione dei vini (Taber, 2009).

A partire da questa tradizione, anche nella Rioja è stata avviata una decisa azione di promozione dell'eno-turismo, un settore che in Spagna è stato oggetto di attente politiche, soprattutto all'inizio degli anni 2000, avviate da istituzioni nazionali e regionali di promozione del turismo<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Una recente ricerca sul campo condotta in diverse regioni vinicole (Orth et al, 2012) ha confermato l'importanza della relazione tra l'attaccamento ai luoghi dei potenziali consumatori e la percezione positiva del prodotto, evidenziando l'importanza di attivare relazioni sinergiche tra le aziende e i soggetti che operano nel settore del turismo e della promozione del territorio.

Oggi nella Rioja, seguendo una tendenza sempre più diffusa tra i produttori di vini di qualità in diverse regioni del mondo, molte aziende hanno puntato anche sull'immagine architettonica dei loro stabilimenti vinicoli. Tra i diversi esempi, emergono quelli dell'azienda Marques de Riscal, con edificio progettato da Frank Gehry, della cantina Ysios disegnata da Santiago Calatrava, della Bodega Baigorri, della azienda Campo Viejo (arch Ignacio Quemada), della Bodegas Darien, progettata da Jesús Marino Pascual, e della Bodega Lopez de Heredia ad Haro con un *stand* disegnato da Zaha Adid.

La valorizzazione del paesaggio e delle produzioni agricole si è associata negli anni passati anche a proposte di consistenti investimenti nel settore immobiliare, che hanno suscitato in alcuni casi un acceso dibattito e forti polemiche, come nel caso del progetto di un insediamento residenziale nei pressi della piccola città di Haro, peraltro non ancora realizzato, che si proponeva di coniugare il rispetto del paesaggio del vino con la realizzazione di un notevole quantità di nuove costruzioni destinate ad usi turistici (Isocarp, 2005) ma che da altri veniva considerato come un intervento altamente speculativo.

### Quali strategie?

La principale carenza riscontrabile nelle molteplici azioni di pianificazione e programmazione negoziata, avviate negli ultimi anni nel territorio esaminato, è l'assenza di una visione prospettica complessiva e la conseguente mancanza di coordinamento tra le diverse iniziative. Esse appaiono quindi disperse in mille rivoli che, se da un lato hanno certamente reso disponibili risorse utili allo sviluppo del turismo, dall'altro hanno seguito modalità attuative poco efficienti<sup>13</sup>. Questo atteggiamento appare coerente con una visione dello sviluppo economico di corto respiro, caratterizzata da stereotipi e pregiudizi, ancora profondamente radicati nel contesto socioculturale locale. Significative sono, in questo senso, le vicende della recente opposizione al parco degli Iblei che denotano la totale assenza di una visione in prospettiva<sup>14</sup>. Nel dibattito sull'istituzione del parco si è registrata una forte opposizione soprattutto da parte degli agricoltori. Nel gennaio del 2010, le associazioni di categoria e le organizzazioni sindacali hanno chiesto infatti una moratoria

<sup>12</sup> Cfr. Lòpez-Guzman et alii, 2009. Sull'argomento si veda il paragrafo sulla gestione in questo volume.

<sup>13</sup> Alcune considerazioni sugli esiti di queste iniziative sono contenute nel paragrafo gestione in questo volume.

<sup>14</sup> La vicenda dell'istituzione del Parco Nazionale degli Iblei era stato oggetto, nel 2008, di un ricorso alla Corte Costituzionale da parte della Regione Sicilia, un evidente segno del livello culturale di un'istituzione che non riesce ancora a comprendere pienamente l'importanza della tutela dell'ambiente nella promozione dello sviluppo economico. Il ricorso è stato respinto dalla Corte con la sentenza n. 12 del 2009.

alla norma istitutiva del parco. Tali associazioni, allineandosi ad un *trend* ben consolidato nelle vicende relative alla tutela dell'ambiente e del territorio in Sicilia, ritenevano che l'istituzione del Parco degli Iblei comportasse esclusivamente nuovi vincoli. Quasi del tutto assente è stato il dibattito sulle implicazioni positive del parco come, ad esempio, la possibilità di sostenere le produzioni agricole attraverso un marchio di qualità, con conseguenti azioni di supporto e *marketing* che possano costruire un'immagine riconoscibile e stabilire una coerenza tra la tutela dell'ambiente e le produzioni agricole. Oltre al vino, si potrebbero infatti commercializzare con il marchio del parco le mandorle (l'unico Presidio *Slow Food* del territorio) l'olio o le carrube, oltre a quelle produzioni di nicchia come il tartufo che avrebbero un particolare beneficio dal rafforzamento delle strategie di tutela. È prevalsa invece una visione di contrapposizione asfittica che testimonia non solo l'arretratezza culturale della compagine sociale ma anche un'assenza di credibilità degli enti preposti alla tutela, la cui azione viene costantemente interpretata esclusivamente come una forma di controllo poliziesco, mirato ad impedire qualsiasi attività economica e quindi come ulteriore minaccia allo sviluppo<sup>15</sup>.

Anche la recente vicenda della costruzione del Piano Territoriale Provinciale conferma la sostanziale assenza di un dibattito qualificato sul destino dello sviluppo territoriale. L'idea di discutere e decidere sulle strategie di lungo termine del territorio appare piuttosto estranea alla cultura delle comunità locali e degli amministratori, soprattutto quando la discussione non è strettamente finalizzata all'acquisizione di risorse economiche provenienti da linee di finanziamento nazionali o comunitarie<sup>16</sup>.

Uno degli ultimi tentativi di dare indicazioni finalizzate al superamento di questi limiti, è un documento predisposto dal Comitato Tecnico Scientifico, istituito dalla Camera di Commercio per la redazione di un Piano Strategico Provinciale. Tra gli obiettivi e le idee progetto proposti in questo documento vi è l'istituzione di un Centro servizi per l'innovazione in agricoltura, al fine di favorire e coordinare la cooperazione tra produttori e di promuovere i rapporti tra produzione e ricerca. Appare, infatti, necessario sostenere la collaborazione tra attività agricole e strutture universitarie e di ricerca finalizzata al miglioramento della qualità dei prodotti, in particolare della conservazione, e a incrementare l'efficienza dei processi produttivi. Lo stesso documento accenna allo sviluppo di potenzialità nel campo agro-industriale mai sufficientemente sfruttate nell'area Siracusana. Un'importante attività legata al Centro potrebbe essere quella di promuovere il

<sup>15</sup> Tale percezione è ulteriormente acuita dalle condizioni di crisi economica. Non a caso, una forma di opposizione ancora più radicale si sta riprendendo con riferimento al Piano Paesaggistico in fase di approvazione.

<sup>16</sup> Sulle vicende del Piano Provinciale cfr. Martinico, 2009.

*marketing* e l'internazionalizzazione, migliorando la cooperazione tra i produttori e il processo di commercializzazione di prodotti, anche sulla scia di iniziative già realizzate come quella del Consorzio del Limone<sup>17</sup>.

L'attività di promozione può essere inoltre integrata con le politiche turistiche, collegando i prodotti di qualità alla storia del territorio e ai valori ambientali. Per esempio, ciò può avvenire con la realizzazione di itinerari turistici e percorsi specializzati, così come con visite ad aziende e piccoli musei che ricostruiscono la storia delle produzioni locali nei diversi territori.

Un progetto di valorizzazione che va in questa direzione riguarda il giardino di villa Reimann a Siracusa con l'annessa dimora storica, per realizzare un Museo del Limone, con l'obiettivo di promuovere questa produzione e, allo stesso tempo, di rendere fruibile un luogo di sicuro interesse turistico. Un altro elemento del potenziamento dell'offerta museale potrebbe essere costituito dal Museo della Pesca, con particolare riferimento alla pesca del tonno che vanta importanti insediamenti nella provincia (tra cui quello di Santa Panagia) e che vede ha ancora oggi alcune aziende attive nel settore delle produzioni ittiche.

Le proposte contenute nei documenti citati sono coerenti con un repertorio ormai vastissimo di iniziative analoghe che, con alterni successi, sono state proposte in molteplici contesti nazionali ed internazionali. Il perdurare delle difficoltà nel fare evolvere le relazioni tra il turismo e le altre risorse nell'area di studio dimostra come le proposte contenute nei molteplici piani e programmi sono solo una componente del processo. Le vicende qui sintetizzate confermano come il vero punto critico sia la necessità di stimolare forme più evolute di relazione tra i diversi settori economici attraverso una capillare e faticosa azione di sensibilizzazione degli attori sociali del territorio. È una strategia di lungo termine che è passata certamente anche attraverso le azioni già intraprese negli anni recenti ma che, tuttavia, sembra ancora non avere raggiunto l'obiettivo fondamentale. Questo obiettivo è la creazione di una sufficiente consapevolezza nei soggetti in grado di stimolare queste relazioni ma, ancora di più, in quelli preposti a indirizzare e gestire lo sviluppo. In assenza di questo, si rischia di produrre indicazioni che discendono dall'alto e che rischiano di rimanere collezioni di affermazioni di buon senso, ispirate dalla conoscenza di buone pratiche e corroborate dallo studio della relativa letteratura scientifica, ma non ancora in grado di incidere in modo rilevante nei processi di sviluppo.

<sup>17</sup> Un settore tipicamente poco sviluppato è, infatti, quello della produzione di succhi di agrumi, che potrebbe essere rilanciato sulla scia del progetto promosso da questo Consorzio che riguarda la produzione di una bevanda al limone che contribuisca alla cura dei calcoli renali (progetto che include l'istituto di ricerca Mario Negri, il CNR e l'Università di Palermo).



## Val di Mazara

### Interazioni per una caccia ai tesori locali<sup>1</sup>

di Adamo Carmelo Lamponi, Flavia Schiavo

#### Caccia al tesoro

L’ambito di studio, fatto di piccole e medie città, mare, saline, entroterra coltivato, tra risorse e nodi insoluti, è segnato dall’assenza di pianificazione e dal sisma del ‘68. Densità, fenomeni, strutture contraddistinguono questo territorio a due velocità: quella lenta dello sviluppo, e quella - disordinata e veloce - della crescita incontrollata, figlia del disimpegno, dell’emergenza e della presenza mafiosa. Il contesto è fatto di enclave molto diverse, trame di un capitale culturale e naturale, ed elementi che scardinano: seconde case, centri commerciali, edifici industriali erodono paesaggi, spazio, tempo e occasioni alla comunità insediata che produce e si misura con una trasformazione della stanzialità storica, su cui si costruiva il radicamento ai luoghi.

Pur essendo mutato, tale territorio manifesta grande “resilienza”. Ha invece in sé pratiche da intercettare, promuovere, con una visione di insieme che valorizzi le relazioni e integri persone e luoghi. Per attivare strategie di buone pratiche occorre esplorare la storia, l’immaginario, le tensioni, le opportunità, riqualificare la storia, non consumare suolo. Nell’evoluzione dei sistemi produttivi, che dal materiale virano verso l’immateriale, il turismo attiva sviluppo, capitale sociale e culturale, economie, reti, se pensato e attuato con una pianificazione innervata da valori relazionali. Soprattutto in Sicilia, ricca di potenzialità, in cerca di sviluppo e ripristino, tra opportunità e vincoli, storici e attuali, che il luogo impone.

Misurandosi con permanenza, trasformazioni, cancellazioni, emergere di valori, nuovi e storici, il turismo, così concepito, è “contro” il consumo banale, e tende verso un “riequilibrio” del *milieu*, amplia, tutela e riscopre qua-

<sup>1</sup> Flavia Schiavo è l’autrice del paragrafo *Caccia al tesoro*. Adamo Carmelo Lamponi è l’autore del paragrafo *Vicende storiche, valori e intraprese locali* e della *Fig. 1 - Localizzazione degli agriturismi nell’area studio*.

lità latenti o nascoste, attivando, anche dal “basso”, buone “pratiche sociali”.

Tra valori (in parte occultati), luoghi, soggetti, azioni, storia, natura, il sistema integra memoria e innovazione e riflette i transiti culturali e umani diversi (come quelli arabi, ebraici e sefarditi). Tali transiti, nelle città, sulla costa costituiscono un palinsesto che travalica ciò che si vede con gli occhi, e racconta la *koinè* culturale. Esiste, infatti, un legame tra cibo, flussi migratori, globalizzazione, mutazione degli stili, elementi dell’universo alimentare, fattori di costruzione dell’identità culturale. Tale universo<sup>2</sup> si struttura, divenendo segno, sistema di comunicazione e di comportamenti, linguaggio mobile e intersoggettivo che travalica le differenze identitarie, rispecchia e struttura rapporti sociali, valori, tabù, credenze, riti, ideologie.

Lévi-Strauss (1966) descrive la cucina di una società come un linguaggio in cui si traslitteri la sua struttura. In tal senso il cibo stesso è linguaggio che in Sicilia rivela un vigore relazionale, che ha manifestato compiutezza. Riflettere sul cibo, sulle materie prime, sulle “tecniche”, sulle imprese, aiuta a immaginare strategie che rafforzino e articolino la struttura stessa intesa non come maglia fissa e preordinata, ma come flessibile capacità di trasformarsi e agire, governare, competere, tutelare i luoghi, in consonanza con i valori e le persone. Nutrirsi è un fatto culturale e, come afferma Barthes (1974): il nutrimento non è collezione di prodotti soggetti a studi statistici, ma «è un sistema di comunicazione, un corpo di immagini, un protocollo di usi, di situazioni, di comportamenti». Cibo e vino sono, dunque, “segni” antropici del paesaggio: un *made in Sicily* che, a dispetto del *made in Italy*, attualmente indebolito, rappresenterebbe, se sostenuto e promosso, un elemento di riequilibrio.

Il Sud e la Sicilia sono penalizzati da 40 anni di politiche controverse. Le risorse straordinarie hanno surrogato quelle ordinarie, delineando un quadro critico in cui andrebbe promosso il capitale sociale relazionale su cui anche la piccola impresa è fondata e il cui sviluppo, in Sicilia, è in ritardo. La priorità della spesa pubblica, infatti, non ha consentito interventi di lungo periodo, e ha tarpato innovazione e dinamismo delle piccole imprese da un lato, e dall’altro ha favorito la diffusione del capitalismo politico-criminale, che si avvale di forze non legittime (le mafie) condizionando i rapporti con le istituzioni e con le attività imprenditoriali. L’area studio è sottoposta a pressioni che hanno prodotto trasformazioni molto forti<sup>3</sup>. In tale chiave si riflette l’identificazione “variabile” delle risorse, concepite come un *corpus* di valori

<sup>2</sup> Fatto di materie prime (dalle farine, agli ortaggi, ai formaggi, al pesce), riti, tecniche, vitalità imprenditoriale, soggetti, comunità, comunicazione.

<sup>3</sup> Espansione dei nuclei; diffusione di seconde case (turismo locale di tipo “stanziale”); massiva trasformazione post sisma del ’68 (tra straniamenti e opportunità); strade di nuovo conio, connessioni visibili tra cui la rete di strade storiche, o la ferrovia o più recenti e invasive (urbane ed extraurbane), e apparentemente meno ponderose dal punto di vista dell’impatto, ma di enorme importanza, come l’aeroporto di Birgi e gli “scambiatori” collegati.

e azioni interconnesse, valutandone sia la capacità attrattiva, sia quella di “muovere” pratiche e interrelazioni autoprodotte (i produttori di vino, soprattutto, sono *highlight* significativi)<sup>4</sup>, tramite idee che siano parte del “governo del territorio” e che partano dalla “seduzione del luogo”. Forte è stato l’impegno di alcuni “attori”<sup>5</sup> che hanno ancora un rapporto con il territorio, col paesaggio del cibo (vino, pane e olio).

I Planeta rappresentano la storia dell’impresa e dello sviluppo vitivinicolo. Alessio Planeta promuove la crescita, l’*export*, l’Impresa sul mercato mondiale e le politiche di promozione e comunicazione, Diego Planeta ha guidato trasformazione e crescita di Settesoli, motore di sviluppo di alcuni comuni, tra cui Menfi, la cui economia ruota intorno al vino: una grande mole di soggetti vi lavorano, 2.300 soci, circa 5.000 famiglie e il 75% degli abitanti (circa 13.000). Molte iniziative condotte (in autonomia, data l’assenza delle istituzioni, tranne rari casi) integrano produzione e turismo, e mostrano quanto Planeta e Settesoli abbiano creato “lavoro”: un indotto fatto da enoteche, *wine bar*, ristoranti, bar, case albergo, *bed and breakfast*. Grazie al vino si è tutelato il territorio, attraendo anche altre forme di turisti stanziali (tedeschi, inglesi, francesi) che hanno acquistato terra a vigneto.

Planeta ha tra i punti di forza il *terroir*<sup>6</sup>, la continuità tra azienda, paesaggio e comunità, e tra i punti di debolezza (elementi “contro”) la carenza istituzionale. Roberta Urso promuove iniziative: Inycon<sup>7</sup>, la Foresteria, *resort* della Casa Planeta, le “Domeniche in vigna”, i seminari e le scuole di cucina, le visite agli impianti con degustazioni guidate. Una trasformazione dell’impresa, tra identità e recupero della tradizione, sviluppando sia le tecniche per migliorare la produzione, introducendo nuove varietà, sia la ricezione alberghiera, come *Inycon House* (case-albergo e piccoli alberghi a Menfi, sorti in collaborazione con il Comune), tramite scelte sostenibili (riciclo, uso di bottiglie in vetro più leggere, energie alternative), comunicazione fondata anche sul passaparola, e su canali come il *Mandra Magazine*. Due *chef*, Angelo Pu-

<sup>4</sup> In quasi totale assenza di governo, politiche e incentivi, a parte alcune “deboli” iniziative che andrebbero incrementate, come le Strade del vino, le Strade del gusto, i presidi *Slow food*, le produzioni di vino e di olio che mettono in luce come si inneschi una vitale intersezione tra economia, sviluppo e tutela. Produrre vino di qualità attiva economie sia localmente centrate, sia di rilevanza internazionale, con dinamiche analoghe a quelle relative al cosiddetto *Italian Style* nel campo della moda e del *design*, campo in cui sussiste una produzione di ricchezza e identità che, spesso, *bypassa* l’assenza o la scarsa progettualità istituzionale, situandosi nel campo dell’auto-governo.

<sup>5</sup> Diego Planeta è presidente di Settesoli.; Alessio Planeta, è enologo e *manager leader* di Casa Planeta; Angelo Pumilia è *chef* di Casa Planeta; Carmelo Chiaramonte è chef itinerante; Roberta Urso è *manager* e p.r. di Casa Planeta; Giovanni Dara Guccione è produttore di olio e proprietario di un agriturismo ad Alia; Vincenzo Lotà, dalla metà circa degli anni ‘90 è stato sindaco di Menfi per due legislature, durante una fase di particolare crescita della casa Planeta e Settesoli.

<sup>6</sup> Integrazione, tra terreno, clima, produttori e soggetti.

<sup>7</sup> Rassegna enogastronomica giunta alla 17ª edizione, sul vino e cibo di qualità organizzata dal Comune di Menfi e da Settesoli.

milia e Carmelo Chiaramonte, rappresentano aspetti importanti: il primo, di Casa Planeta, riscopre le ricette della quotidianità (apparentemente “povere”), recupera le matrici, e crea nuovi piatti a partire dalle etichette Planeta, come il *Cometa* in abbinamento a un pesto servito in spuma o una marmellata di ciliege che esalta il gusto fruttato del Santa Cecilia, un Nero d’Avola in purezza. Abbinamenti seduttivi ricercano ciò che si può definire il “terzo sapore”: non semplice *summa* tra vino e cibo, ma intersezione, tra luoghi, prodotti, tecniche, persone, storia, vino. Tesori che attirano visitatori richiamati anche dal flusso di esportazione del vino Planeta e Settesoli (Mandrarossa), presente in tutto il mondo, compreso l’Est, e che resiste ai nuovi *competitors* internazionali (Australia, Argentina, Cile, Nuova Zelanda). Carmelo Chiaramonte lavora sulla tradizione, critica la retorica del cibo e del vino, evidenzia le potenzialità dell’universo alimentare, sperimentando, sensibile alle materie prime e alle eccellenze, con abbinamenti non usuali. Giovanni Dara Guccione produce olio (da varietà siciliane), lo abbina con il cibo, sviluppando la capacità attrattiva di una eccellenza storicamente fondata. Vincenzo Lotà, Sindaco di Menfi tra gli anni ‘90 e i primi del 2000 (fase spartiacque per lo sviluppo vitivinicolo in Sicilia), ha reso possibile la sinergia tra imprese e pubblica amministrazione, mostrando quanto sia di fondamentale importanza il cosiddetto *institutional thickness* (lo “spessore istituzionale”) delle aree in cui le aziende operano. La “struttura” (vd. Lévi-Strauss) in Sicilia consentirebbe, se potenziata, un’amplissima espressione. Cucinare un cibo identitario vuol dire, infatti, mantenere in vita cultura e prodotto, superando le strettoie della cucina internazionale e cogliendo valori interetnici e locali.

Cibo e vino, *landmark* tra natura e cultura, sono attrattori a livello nazionale e internazionale. La cucina è un’arte sociale, riflette competenze culturali, strategie sociali ed economiche, integra tradizione e innovazione. Le tre “chiavi”, Olio, Vino e Pane, evidenziano un sistema di Istituzioni competenti, di Associazioni, di strumenti, di vincoli, un universo identitario: una sorta di documento di identità dei luoghi, e mostrano come la cucina siciliana potenzialmente centrifuga, diffusa nel mondo, attragga per qualità, complessità, varietà delle preparazioni e delle materie prime. E controbilanci alcune derive globalizzate e diffuse (es. McDonald): il pane nero di Castelvetro, e quello di Salemi, la guastedda del Belice (un pane), la vastedda del Belice (un formaggio), l’aglio di Nubia (presidio *Slow food*, che ha ripreso vitalità in Sicilia), i “piatti”, il vino, sono “qualità”, attivano economie e relazioni, interne ed esterne, da potenziare, anche sulla scorta di strumenti poco sviluppati, come le Strade del vino o tramite Associazioni quasi sempre autosostenute.

La realtà vinicola è viva sia per ciò che attiene alcune grandi “case” (es. Planeta), sia per quanto riguarda piccoli e medi produttori che danno vita a bianchi e rossi di pregio presenti nelle fiere (come Vinitaly) e sul mercato nazionale e internazionale. Imprese locali che, a dispetto di un contesto “in sofferenza”, si

organizzano, producendo “etichette” da vitigni autoctoni e alloctoni (introdotti soprattutto dagli anni ‘90), innescando lavoro e interrelazioni, attivando un indotto legato ad agricoltura, ristorazione, ricezione alberghiera (relativa al turismo del vino<sup>8</sup> e del cibo, come ad altri circuiti), attività culturali, produzione/vendita di prodotti a chilometro zero, attività sostenibili e tutela del territorio. Tali imprese locali sono risorse e motori della qualità, sintesi dell’integrazione tra saperi, saper fare, conoscenza codificata e di contesto messa in atto dalla popolazione, azioni a cui è connesso il turismo. Tale dimensione locale travalica il localismo, si aggancia a una dimensione globale, senza esserne schiacciata, con capacità decisionale, controllo dei propri prodotti e della propria immagine. Tipicità, qualità e centralità del territorio sono fulcro di tale processo.

### Vicende storiche, valori e intraprese locali

Lo sviluppo sociale ed economico ha radici molto profonde nel tempo le cui tracce sono ancora riconoscibili nel tessuto culturale della popolazione locale.<sup>9</sup> Anche se oggi questo territorio per ovvie ragioni non rispecchia più l’assetto produttivo del passato, permangono tracce importanti della storia che hanno influito fortemente sullo sviluppo successivo dell’agricoltura e dell’industria di trasformazione dei prodotti locali.

L’importanza affidata al turismo, quale veicolo di sviluppo delle aree rurali è evidente nelle azioni programmatiche e negli interventi promossi negli ultimi 20 anni dalla Comunità Europea, condotte attraverso il Programma comunitario Leader I, II e Plus i quali a partire dal 1991, attraverso i Piani di sviluppo locale hanno sostenuto progetti di sviluppo rurale con la finalità di rivitalizzare il territorio e di creare occupazione.<sup>10</sup>

Il territorio esaminato, esprime oggi un buon numero di strutture e aziende operanti nel settore dell’agriturismo, in parte derivanti dalle incentivazioni della Comunità Europea e conseguenti la consolidata tradizione

<sup>8</sup> Il turismo enogastronomico configura un mercato che ha enormi potenzialità che ammonta a 15 mln di turisti. Di questa quota circa il 10% è rappresentato dalla Sicilia, pur in assenza di politiche e di incentivi concretamente organizzati.

<sup>9</sup> Tra le tracce più importanti permangono: la cultura dei fenici, la cultura greca, basata sulle colture della vite e dell’ulivo che insieme alla produzione del grano consentì alla Sicilia di giocare un ruolo commerciale centrale nell’intero Mediterraneo; gli investimenti sulla viticoltura nel 1700 degli inglesi: Wodhouse, Hopps, Ingham e Corlett che contribuirono insieme a Vincenzo Florio alla diffusione della conoscenza del vino della Sicilia occidentale nel mondo; il recupero delle antiche tonnare da parte dei Florio riutilizzate anche per l’industria conserviera del pesce.

<sup>10</sup> Viene promosso lo “sviluppo integrato, endogeno e sostenibile delle aree rurali” ponendo tra gli obiettivi dei Piani di sviluppo locale, l’incentivazione di forme di ricettività turistica attraverso le imprese agricole, promuovendo al contempo, nuove forme di valorizzazione del patrimonio naturale e culturale, con la finalità di contribuire a creare posti di lavoro, di migliorare la capacità organizzativa delle comunità locali.

agricola e la presenza di un ricco patrimonio naturale e culturale che contraddistingue la punta occidentale della Sicilia. La produzione agricola e artigianale di questo territorio è entrata in relazione con le presenze stanziali del turismo, determinando una crescita economica aggiuntiva allo sviluppo della produzione locale.

Tutto il territorio esprime una forte relazione con il settore produttivo primario, infatti dei 294.367 ettari della superficie dei comuni nel 2000 il 54,4% rappresenta la superficie agricola utilizzata per un’estensione pari a 160.173 ettari.<sup>11</sup> Nel settore vitivinicolo nel decennio 1990-2000, se pur vi è un calo dell’estensione dei vitigni del 15,2% le aziende censite nel settore vitivinicolo al 2000 risultano 25.053 e mediamente possiedono 2,8 ettari di superficie utilizzata per le coltivazioni. L’ultimo censimento condotto sull’agricoltura nel 2010, fa emergere però come la provincia di Trapani mostri un aumento complessivo della SAU del 3%, evidenziando così una ripresa degli investimenti nel settore.

A partire dal 2002, gran parte del territorio vinicolo siciliano, è ricadente nel progetto istituito dalla l.r. 5 le “Strade del vino” finalizzato a costituire un’offerta integrata di territorio, cultura e natura lungo un percorso segnato dai vini della tradizione siciliana.<sup>12</sup>

Il settore olivicolo mostra un notevole sviluppo già nel decennio 1990-2000, periodo nel quale la superficie agricola utilizzata per gli uliveti passa da 15.117 ettari a 19.640 con aumento in estensione del 23%; a confermare questo processo anche le aziende del settore aumentano passando da 21.420 a 25.164 ed evidenziando una crescita del 14,9%.<sup>13</sup> L’olivicoltura trapanese è prevalentemente retta da ditte individuali,<sup>14</sup> affidate a maschi adulti sessantenni, che conducono gli uliveti a titolo di proprietà per 82,1%, in affitto per il 11,7% a uso gratuito per il 6,3% ed in genere non affiancano agli uliveti altre colture.

Il settore cerealicolo mostra una netta riduzione dell’estensione della superficie coltivata da 49.010 ettari del 1990 a 37.521 ettari del 2000 rappresentando il secondo prodotto agricolo del territorio. L’avena raggiunge nel 2003 la massima produzione con più di 70.000 quintali nella sola provincia di Trapani, rappresentando nel 2009 il 22,2% della produzione regionale, mentre l’orzo ha rappresentato l’8,3%. Nel territorio analizzato, la superficie a fru-

<sup>11</sup> Tale percentuale in alcuni comuni supera il 70% come accade nei comuni di Menfi, Partanna, Poggioreale e l’80% nei comuni di Gibellina e Santa Margherita di Belice.

<sup>12</sup> Delle 11 strade del vino previste dalla l.r. 5, ben 6 ricadono sull’area di studio: l’Alcamo Doc, le “Terre d’occidente” di Marsala, l’Erice Doc, la Val di Mazara, le “Terre Sicane” di Menfi e di Monreale comprendente alcuni comuni gravitanti nel Palermitano.

<sup>13</sup> Le aziende possiedono una piccola dimensione del fondo coltivato inferiore all’ettaro, l’estensione media per azienda risulta 0,7 ettaro nel censimento 1990 e 0,8 ettaro nel 2000.

<sup>14</sup> In Italia il 97% delle aziende ha questa forma giuridica, contro il restante 3% costituito da società, distribuite su 4 forme di conduzione: coltivatori diretti (26%); pensionati (29%); imprenditori part-time (29%) e imprenditori agricoli professionali-IAP (16%).



mento duro ha attraversato nell'ultimo ventennio una fase di progressiva flessione causata anche dalle politiche comunitarie degli inizi degli anni '90 che hanno introdotto il *set aside* per contenere la produzione agricola in eccesso e hanno favorito il ritiro dai seminativi con notevoli contrazioni delle superfici.<sup>15</sup> La commercializzazione del grano duro, in quest'area, passa attraverso 10 centri di stoccaggio, a gestione privata e associata che, possono essere considerati l'anello di congiunzione tra la fase agricola e industriale.<sup>16</sup>

La pesca ha rappresentato e rappresenta tuttora una delle attività più importanti di questo territorio. Basti citare la flotta peschereccia di Mazara del Vallo, che risulta la più significativa d'Italia sia per quantità di pescato che per naviglio<sup>17</sup> e di Trapani che con imbarcazioni piccole e medie rappresenta la quinta a livello nazionale. La presenza d'importanti attività marinare a carattere peschereccio ha consentito oltre la commercializzazione del pesce fresco, lo sviluppo dell'industria legata al settore della conservazione e della refrigerazione del pescato.<sup>18</sup> Tra il 1991 e il 2001, tutto il settore della pesca ha un andamento positivo, le imprese del settore passano in questo decennio da 284 a 364 mostrando un aumento del 21,9% mentre gli addetti di questo settore passano da 1.783 a 3.471 mostrando così un *trend* positivo del 48,6%. La produttività del comparto mostra una media addetti-impresa di 6,1 nel 1981, di 6,3 nel 1991, per diventare 9,5 nel censimento del 2001.<sup>19</sup>

Un'altra risorsa alimentare importante di questo territorio è rappresentata dalle saline di Trapani. La produzione di sale marino, ricco di iodio, è andata scemando a vantaggio del sale minerale ricavato per estrazione più facile da produrre e commercializzare, anche se di recente il sale marino di Trapani ha ottenuto dall'Unione Europea la protezione Dop come alimento di elevata qualità.<sup>20</sup>

Il turismo rurale dell'area, se pur rappresenta ancora un settore poco omogeneo e poco organizzato, ha assunto il ruolo di generatore di reddito, di oc-

<sup>15</sup> La superficie utilizzata per la coltivazione del frumento ha avuto un netto calo del 23,8% passando dai 46.956 ettari del 1990 a 35.769 ettari del 2000.

<sup>16</sup> Una parte del frumento duro passa attraverso l'industria della pasta alimentare: livello industriale della pasta secca e livello artigianale di piccole dimensioni della pasta fresca. Un'altra parte del frumento viene infine utilizzata dall'industria del pane di grano duro diffusa tra i piccoli laboratori artigianali tipici dell'area urbana.

<sup>17</sup> Possiede un armamento di circa 231 grandi motopescherecci d'altura che rientrano in media ogni 50-60 giorni.

<sup>18</sup> L'industria della conservazione ittica è incentrata sulla produzione di affumicati di tonno, di pesce spada, di tonni in scatola e in vetro sott'olio, di bottarga di tonno.

<sup>19</sup> I sistemi di pesca praticati al 2010 sono quelli praticati nel resto dell'isola; per il 43,7% sono rappresentati dallo strascico (19.666 tonnellate), per il 25% dalla circuizione (11.245 tonnellate), 14,5% dalla piccola pesca (6.533 tonnellate), 9,3% dai palangari (4.191 tonnellate) e dai polivalenti passivi per il 7,5% (3.398 tonnellate).

<sup>20</sup> Le tecniche utilizzate per l'estrazione del sale risalgono all'epoca dei Fenici, sono basate sulla formazione di lagune con acqua bassa, e circostanze climatiche favorevoli, temperatura elevata e vento che favoriscono l'evaporazione dell'acqua consentendo la cristallizzazione del sale marino. Le più importanti ricadono nel tratto da Trapani a Marsala.

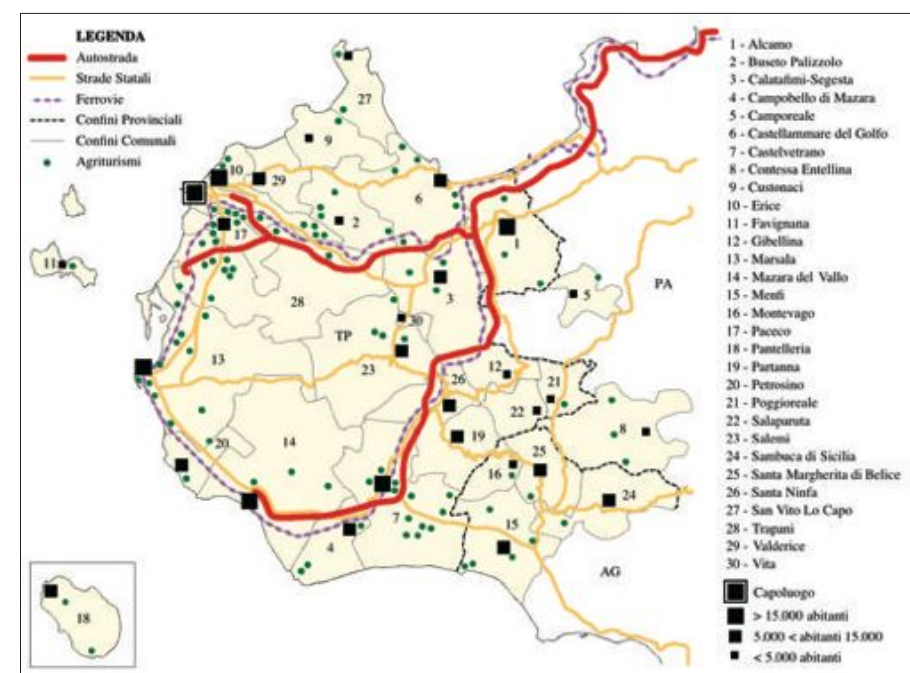


Fig. 1 - Localizzazione degli agriturismi nell'area studio

cupazione e promotore d'infrastrutture che viceversa sarebbero inespresse. Gli attrattori dell'attività turistica rappresentate dalle numerose risorse naturali, antropiche e culturali si sono intrecciati con quelli della produzione agricola e artigianale sviluppando così un processo di complementarità tra produzione e risorse territoriali, e tra quest'ultime due e il turista.

Un aspetto importante che emerge dalle ricerche condotte è legato alle due diverse realtà d'imprese agrituristiche di questo territorio: le piccole imprese ricettive a conduzione familiare e le l'impresa ricettive di dimensioni più elevate che ricorrono a lavoro salariato.

Nel primo caso si tratta di imprese con circa 5-15 posti letto in cui l'attività viene gestita nell'ambito dello stesso nucleo familiare, e viene vista come un arrotondamento del reddito agricolo. Lo stesso servizio di ristorazione arricchisce e completa l'offerta dell'ospitalità.

Nel secondo caso l'azienda offre 15-25 posti letto<sup>21</sup> e si può permettere aiuti stagionali. In questo tipo di azienda poiché è difficile sostenere un servizio di ristorazione soltanto per i turisti ospiti si implementano le attività per integrare con clienti esterni al circuito turistico. Dal punto della ricettività, l'area studio esprime un sistema ricettivo agrituristicamente complesso.

<sup>21</sup> Vi sono alcune eccezioni con più di 50 posti letto.

sivo di 1.784<sup>22</sup> posti letto rappresentato da 94 aziende di dimensioni medie tra 10 e 25 posti letto anche se sono presenti sul territorio alcune eccezioni che da sole sono in grado di offrire più di 50 posti letto<sup>23</sup>.

Un altro aspetto importante su cui è necessario ragionare è legato alle dinamiche demografiche di questo territorio. Il quadrante delle aree interne ha subito una drastica riduzione della popolazione di fronte ad un aumento degli abitanti delle coste. Queste tendenze non sono attribuibili esclusivamente ai movimenti naturali degli abitanti, ma intervengono fenomeni migratori determinati da situazioni di marginalità economica e sociale dei comuni interni. Questo fattore ai fini di uno sviluppo locale deve essere considerato come un elemento di debolezza, poiché la struttura per classi di età tende ad essere rappresentata sempre più da abitanti anziani e a meno che, non intervengano processi virtuosi in grado di invertire questa tendenza, per queste aree vi è un processo di costante declino economico e sociale. Correlato a questo processo lento ma costante dello spopolamento di queste aree, vi è un costante degrado del patrimonio abitativo e un disagio sociale legato all’insostenibilità economica dei servizi di base (sanitari, scolastici, amministrativi, ecc.) i quali in generale possono determinare conseguenze negative anche sul turismo.

Un fattore che si contrappone alla dinamica della popolazione è la qualità ambientale di questo territorio, sia per quanto riguarda le risorse naturali e antropiche ma anche per quanto riguarda il territorio agricolo, il quale offre costantemente sia sulle aree interne che costiere continui squarci di paesaggi singolari. Il peso dell’agricoltura nello sviluppo del turismo rurale di questo territorio è stato particolarmente elevato e rappresenta certamente un valore aggiunto, non solo grazie ai prodotti di alta qualità, ma anche grazie a prodotti per dire secondari come il tonno, la bottarga, la pasta, il pane, ecc.

Nella punta della Sicilia occidentale, sembrano esserci tutte le premesse per un incremento dello sviluppo locale basato su un turismo rurale fortemente connesso e integrato con l’agricoltura. La ricerca cade, in effetti, in un periodo di forte riflessività sul turismo siciliano e sulla crisi economica che il settore sta attraversando, ma i dati sviluppati fin ora inducono a pensare che il turismo rurale di quest’area possa avere una buona capacità di tenuta e una prospettiva di ripresa. Il settore del turismo necessita però di una strutturazione organizzata e rispondente alle complessità contemporanee e richiede capacità di creare reti secondo strategie in cui le azioni degli amministratori locali si incontrano con le volontà degli imprenditori.

<sup>22</sup> Il dato comprende 942 posti letto di 51 agriturismi presenti nell’elenco regionale delle aziende autorizzate all’esercizio delle attività agrituristiche aggiornato al 31/12/2011 a cui si aggiungono gli 820 posti letto di agriturismi operanti sul territorio ma non censiti dalla Regione Sicilia frutto di indagini curate sul campo dall’autore.

<sup>23</sup> Le aziende insediate nei comuni costieri sono 73 ed esprimono un’offerta di 1.475 posti letto rappresentando l’80% dei posti complessivi. Le città di Trapani, Marsala, Castelvetro, Castellamare del Golfo e Menfi, da sole esprimono 1.092 posti letto.

## Riferimenti bibliografici

- Aa. vv (2005), *Isocarp World Congress 2005. Mobile Workshop. The future of wine countries Paisajes y arquitecturas del Vino*, Isocarp The Hague.
- Aa. vv. (2003), *La Sicilia del vino*, Maimone, Catania.
- Aa. vv (2005), *Prodotti agricoli di qualità e turismo in Sicilia*, Studio del Coreras, Anteprima, Palermo.
- Ammannato M. (2011), “Turismo industriale tematico. Business Model”, Lecco
- Antonoli M. Viganò G. (2002) a cura di, *I presidi slow food: da iniziativa culturale ad attività imprenditoriale*, Il Sole 24Ore.
- Bacarella A. (2001), *Analisi economica della filiera vitivinicola*, Dipartimento di Economia dei Sistemi Agro Forestali, Università degli Studi di Palermo.
- Barthes R. (1974), “Cucina ornamentale”, in *Miti d’oggi*, Einaudi, Torino.
- Bonanzinga S. (2006), “Il teatro dell’abbondanza. Pratiche di ostensione nei mercati siciliani”, in Sorgi O. a cura di, *I mercati storici in Sicilia*, Regione Siciliana, Palermo.
- Bourdieu P. (1983), *La distinzione. Critica sociale del gusto*, Il Mulino, Bologna.
- Buttitta A. (1990), “I sapori di una cultura”, in *Nuove Effemeridi*, III/10.
- Camporesi P. (1983), *Alimentazione, folklore e società*, Pratiche, Parma.
- Capatti A. Montanari M. (1999), *La cucina italiana. Storia di una cultura*, Laterza, Bari.
- Coreras (2007) Consorzio Regionale per la Ricerca Applicata e la Sperimentazione, *Il vino fattore di sviluppo del terziario: Le strade del vino in Sicilia*, Palermo
- Criscione G. (2012), “Per una storia del turismo e del commercio a Siracusa (1945-1990)” in *Atti del convegno Siracusa 24-25 maggio “Le radici del presente Siracusa nell’Italia repubblicana”* in corso di pubblicazione.
- Dansero E. Santangelo M. (2006) a cura di, *Progetti, attori, territorio e territorialità, Sviluppo locale tra Nord e Sud del Mondo*, n. 28, WP, DiTer Università, Torino.
- Daverio A. (2002), “Per Como un aiuto alla crescita”, in *Il Punto* n. 175
- De Varine H. (2005), *Le radici del futuro: il patrimonio culturale al servizio dello sviluppo locale*, a cura di Jalla D., Clueb, Bologna.
- Donati P. (1983), *Introduzione alla sociologia relazionale*, Franco Angeli, Milano.
- Francini M. Palermo A. Colucci M. (2010), “Dalla città alla campagna: una nuova prospettiva di sviluppo per la Calabria”, in *Planum - The European Journal of Planning* on-line.
- Francini M. Palermo A. (2011), “Sistemi integrati per lo sviluppo turistico nelle aree a bassa densità”, in Martinico F. (a cura di), *Ricerca didattica e prassi urbanistica nella città del Mediterraneo*, Gangemi editore, Roma.
- Folliero G. Tocci G. (2006), “Attori sociali: oltre i saperi esperti. Dalla razionalità sinottica allo sviluppo interattivo”, in Francini M. (a cura di), *Scuola Estiva 2006. Modelli di sviluppo di aree interne ad alta rurali*, Centro Editoriale e Librario, Cosenza.
- Foti F. (2009), “Iter Vitis: paesaggi del vino”, in *Le Sicilie - Terre Uomini Culture del Sud Est*, n. 2 Sett-Ott.
- Giallombardo F. (2003), *La tavola l’altare la strada. Scenari del cibo in Sicilia*, Sellerio, Palermo.
- Gulotta D. Naselli F. Trapani F. (2004) a cura di, *Motris. Microcentralità relazionali nel Mediterraneo. Mappatura dell’offerta di turismo relazionale integrato in Sicilia*, Gulotta, Palermo.
- Governa F. (2006), “Territorio, territorialità e attori. Le politiche di sviluppo locale come azioni col-

lettive territorializzate”, in E. Dansero e M. Santangelo a cura di, *Progetti, attori, territorio e territorialità, Sviluppo locale tra Nord e Sud del Mondo*, n. 28, WP, DiTer Università, Torino.

Hall C. M. Sharples L. Cambourne B. & Macionis N. (eds.) (2000), *Wine tourism around the world: development, management and markets*, Editorial Elsevier, London.

Hall C. M. (2009), *Degrowing tourism: décroissance, sustainable consumption and steady-state tourism*, in *Anatolia*, 20(1), 46-61.

Hunter C. (1997), “Sustainable development tourism as an adaptive paradigm”, *Annals of Tourism Research* vol. 24 n. 4.

Ideas (2007), *Programma di sviluppo turistico 2009-2011 2010*, STL Lago di Como, Como

Ideas (2011), *Osservatorio del Sistema Turistico Lago di Como, Rapporto annuale flussi turistici 2010*, CC.CC. di Lecco e Como, Como.

Imbesi G. Faggiani G. Morabito G. Vaccaro G. (2008), *Trasformazioni territoriali e progettualità turistica. Per la valutazione delle Interrelazioni Turistiche*, Gangemi, Roma.

Istat (1990), Istituto Statistico, Nazionale, *IV Censimento sull'agricoltura*.

Istat (2000), Istituto Statistico, Nazionale, *V Censimento sull'agricoltura*.

Istat (2010), Istituto Statistico, Nazionale, *VI Censimento sull'agricoltura*.

Inrt (2011) Istituto Nazionale Ricerche Turistiche, *Osservatorio del Sistema Turistico Lago di Como, Rapporto sulla soddisfazione del cliente e ricadute economiche sul turismo*, CC. CC. di Lecco e Como, Como.

Levi Sacerdotti S. Muaro S. Gasca E. (2011), *Visitor management*, Celid, Torino.

Lévi-Strauss C. (1966), *Il crudo e il cotto*, Il Saggiatore, Milano.

López-Guzman T. Sanchez Canizares S. M. Garcia R. (2009), “Wine routes in Spain: A case study”, in *Tourism* n. 4.

Lozato Giotart J.-P. (2007), *Progettazione e gestione di sistemi turistici. Territorio sistemi di produzione e strategie*, FrancoAngeli, Milano.

Martinico F. (2009), “La difficile innovazione Lo schema di massima del piano territoriale provinciale di Siracusa”, in A.R.T.A. Sicilia, Servizio 1 P.T.R. a cura di, *Argomenti di Pianificazione 2009. Contributi per la Riforma Urbanistica in Sicilia*, Fondazione Federico II, Palermo.

Orth U. R. Stokl A. Veale R. Brouard J. Cavicchi A. Faraoni M. Larreina M. Lecat B. Olsen J. Rodriguez-Santos C. Santini C. Wilson D. (2012), “Using attribution theory to explain tourists’ attachments to place-based brands”, *Journal of Business Research*, n. 65, p. 1321-1327.

Pintagro M. (2009), “Due cani professionisti cercano i tartufi siciliani”, in *La Repubblica*, 5 aprile.

Polibio (169 a.C.) (2012), *Storie Vol. III (Libro V e VI)*, Ed. Rizzoli 2012, Milano.

Regione Siciliana (2006), Assessorato Agricoltura e Foreste, Servizio IX, *Guida ai vini di Sicilia*, Priulla, Palermo.

Regione Siciliana (2011), Assessorato delle Risorse Agricole e Alimentari, *Osservatorio della Pesca del Mediterraneo, Rapporto annuale sulla pesca e sull’acquacoltura in Sicilia*, Palermo.

Ruisi M. (2004), *Turismo relazionale. Logiche di sviluppo reticolare ed etica dell’ospitalità per aziende di piccole dimensioni*, Giuffrè, Milano.

Sacco P. L. Zamagni S. (2002), a cura di, *Teoria economica e relazioni interpersonali*, Ed. Il Mulino, Bologna.

Taber M. G. (2009), *In search of Bacchus: wanderings in the wonderful world of wine tourism*, Scribner, New York.

Trapani F. Ruggieri G. (2010) a cura di, *Integrated Relational Tourism, Territories ad development in the Mediterranean Area, Helwan-Egypt 24-25-26 October 2009*, Gulotta Editore.

Trapani F. (2011), “Turismo relazionale integrato e sfide imprenditoriali. Analisi di esperienze alla dimensione locale”, in M Ruisi a cura di, *Prospettive relazionali intra e inter aziendali della ricettività turistica*, Ed. CUSA, Palermo.

Triglia C. (2012), *Non c’è nord senza sud. Perché la crescita dell’Italia si decide nel Mezzogiorno*, il Mulino, Bologna.

Urbani L. (2004), “Introduzione”, in Gulotta D. Naselli F. Trapani F. a cura di, *Motris. Micro-centralità relazionali nel Mediterraneo. Mappatura dell’offerta di turismo relazionale integrato in Sicilia*, Gulotta, Palermo.

Valeri R. (1977), “Alimentazione”, in *Enciclopedia Einaudi*, Einaudi, Torino.

Van der Ploeg J. D. (2006), *Oltre la modernizzazione. Processi di sviluppo rurale in Europa*, Rubettino, Soveria Mannelli (CZ).

Vitale M. (2008), “Il ruolo delle città e dei territori nello sviluppo locale”, in *Economia italiana* n. 2, maggio agosto, Rivista quadrimestrale edita da UniCredit s.p.a.

Weaver David B. (2012), “Organic, incremental and induced paths to sustainable mass tourism convergence”, in *Tourism Management* n. 33 pag. 1030-1037.

## Parte Quinta

## Valutazione e Gestione

a cura di Mauro Francini

*Contributi:*

Maria Colucci

Mauro Francini

Giovanna Fossa

Felix Günther

Luna Interlandi

Fabio Naselli

Francesco Martinico

Fulvia Pinto

Annunziata Palermo

Ferdinando Trapani

Maria Francesca Viapiana



## *Strumenti di programmazione, valutazione e gestione*

di Mauro Francini

La strumentazione urbanistica, soprattutto a livello locale, è tradizionalmente costruita intorno alle esigenze residenziali degli abitanti e si arricchisce, per quanto riguarda gli aspetti legati all’ambiente, di un complesso di vincoli all’edificazione.

Nel corso degli anni, per successive evoluzioni e nuove generazioni di strumenti, si è costituito un sapere tecnico-analitico consolidato e riconosciuto, confortato da un rilevante apparato normativo a disposizione del pianificatore.

Ma facendo riferimento agli aspetti caratterizzanti il settore turistico (risorse territoriali locali, turisti, operatori economici, etc.) e alla condizione di “prodotto territorio” in termini di sistema turistico, divenuto il principale elemento di differenziazione rispetto ai temi trattati dalla pianificazione, vorrei porre l’attenzione sulla questione secondo cui la disciplina urbanistica non ha ancora costruito la stessa quantità e qualità di strumenti e norme adatte ad affrontare tali aspetti e condizioni, soprattutto in termini di valorizzazione paesaggistica, mobilità e accessibilità e nuove forme di “stanzialità turistica”.

Tali strumenti di programmazione, valutazione e gestione necessitano di differenziarsi rispetto a quelli tradizionali dell’urbanistica, soprattutto per la loro natura ancora più interdisciplinare, e quindi non possono essere mutuati dai primi.

Occorre pertanto definire strumenti capaci di produrre una reale integrazione tra i livelli classici della tradizione urbanistica e quelli più strategici dell’attività turistica.

La pianificazione strategica offre un importante contributo alla evoluzione della pianificazione territoriale come metodo per decidere, in quanto caratterizza il piano come coordinamento continuo di una pluralità di soggetti (individuali o associati), su tematiche anche apparentemente slegate tra loro.

Il ruolo della pianificazione territoriale, dunque, in riferimento alla tematica del turismo necessita di evolvere fino a giungere alla definizione di “sistema ad interazione multipla”. Al fine di conseguire tale obiettivo, è necessario applicare il criterio di implementazione dichiarato, nella stesura originaria del progetto di

ricerca, dal coordinatore prof. N. G. Leone, secondo cui “un territorio è prodotto della continua interazione tra uomo ed ambiente ed esprime, ai fini dei processi di gestione, da una parte, un complesso di attori operanti sul contesto, dall’altra, un substrato fisico naturale e culturale di elementi storicizzati”. L’assunto di base, dunque, è quello secondo cui gli approcci territoriali forniscono indicazioni importanti anche per l’evoluzione teorica del campo disciplinare: dalla opportunità di fornire precise delimitazioni di ambiti o di optare per le “geometrie variabili” a supporto del governo delle trasformazioni<sup>1</sup>, ai modi per definire e caratterizzare gli elementi che compongono i profili turistici, ai criteri per la messa a punto degli strumenti di intervento relativi ai Sistemi Turistici Locali.

La dimensione territoriale viene indicata, dunque, come la nuova centralità assunta dal locale al fine di venire incontro ai cambiamenti indotti dai processi di globalizzazione.

Il territorio non viene più pensato come una variabile avulsa dal processo di cambiamento, un piano sul quale proiettare processi e dinamiche che hanno diversa origine, ma come componente essenziale dello stesso processo di cambiamento (Palermo, 2011).

Tale approccio permette di evidenziare forme di intervento più adeguate ed innovative rispetto alle attuali, consentendo di rispondere ad un turismo che tende ad omologare le offerte con indicazioni che evidenziano la peculiarità di un luogo contemperando i modi di vita ed i comportamenti degli abitanti.

Fatti tali necessari presupposti, credo che, comunque, si possa affermare che il turismo abbia subito negli ultimi anni una innovazione sostanziale, in quanto non viene più considerato come essenzialmente legato al tempo libero, arricchendosi di significato e divenendo un nuovo “modo di essere” e un nuovo “modo di fare” della società contemporanea.

Pertanto è necessario evidenziare che in parte i tradizionali rapporti tra turismo e pianificazione territoriale, fondati sulla reciproca indifferenza, siano mutati, anche se occorre ancora fare molto al fine di modificare effettivamente gli approcci programmatici proprio in conseguenza della riconosciuta importanza che tale rapporto può riverberare sia sotto il profilo ambientale che dal punto di vista socio-economico.

Emerge, in particolare, la necessità di realizzare forme di turismo basate su standard di qualità, che permettano di superare il dissipamento delle risorse paesaggistiche e di produrre progresso.

In conseguenza di ciò, ritengo utile far riferimento ad alcuni elementi normativi che in ambito internazionale e nazionale caratterizzano il si-

<sup>1</sup> A tal proposito si rimanda all’ottica reticolare che oggi viene utilmente applicata sia in termini di conoscenza dei territori, ovvero delle logiche di connessione funzionale, ecologica e culturale, che in termini di evoluzione integrata del complesso delle realtà economiche e sociali operanti sul territorio.

stema turistico al fine di avere le basi utili per definire i criteri di integrazione con la prassi pianificatoria sedimentata e in evoluzione<sup>2</sup>.

#### *Rapporto di Our Common Future (1987) o Rapporto di Brundtland*

Tale rapporto per la prima volta declina in maniera inequivocabile la definizione di sviluppo sostenibile, dalla quale discenderà quella di turismo sostenibile, trattata più nel dettaglio solo nel 1995 in una conferenza mondiale incentrata, appunto, solo sul turismo sostenibile, in cui viene presentata la *Carta di Lanzarote*, alla quale viene allegato il Piano d’Azione del Turismo Sostenibile, e all’interno della quale vengono date le seguenti indicazioni di merito:

- valutare il contributo del turismo alla sostenibilità globale;
- pianificare il turismo, avendo come parametro la sostenibilità;
- rafforzare il ruolo dei principali protagonisti del turismo;
- promuovere il turismo a livello locale dando priorità alle emergenze;
- sviluppare misure di sostegno.

#### *Conferenza Internazionale per il “Turismo sostenibile” - Rimini 2001*

In occasione della Conferenza è stata redatta la Carta che si occupa, in particolare modo, del turismo di massa, e all’interno della quale vengono dati dei suggerimenti utili al fine di favorire la costruzione di un quadro comune di politiche, con particolare riferimento a quelle di livello europeo e di scala mediterranea:

- promuovere la partecipazione rafforzando partenariati attivi;
- promuovere e rafforzare la gestione e la pianificazione integrata e sostenibile nelle aree costiere, con particolare attenzione alle destinazioni turistiche di massa;
- rafforzare la capacità dei governi locali, affinché questi siano in grado di svolgere pienamente il proprio ruolo politico, di pianificazione, gestione e controllo del settore turistico;
- attuare azioni specifiche centrate sulla mobilità;
- promuovere alternative sostenibili per il turismo stagionale;
- promuovere strumenti economici per qualificare le destinazioni turistiche;
- assicurare una buona gestione ambientale e sociale delle destinazioni e delle infrastrutture turistiche;
- rafforzare le attività di sensibilizzazione delle imprese turistiche, dei tour operator e dei turisti allo scopo di promuovere positivamente un ruolo attivo.

#### *Riforma del turismo italiano (L. 135/2001)*

Introduce una significativa innovazione, ovvero i *Sistemi Turistici Locali*, che si inseriscono nella nuova fase di programmazione a rilevanza territoriale, concretizzata negli ultimi anni in diversi strumenti operativi (patti territoriali,

<sup>2</sup> Si fa specifico riferimento alle diverse leggi regionali in materia urbanistica che in modo più o meno variegato tentano di stabilire una integrazione anche con le diverse politiche che confluiscono all’interno della tematica turismo.

contratti di area, contratti di programma), finalizzati a responsabilizzare gli attori locali della promozione dello sviluppo del territorio.

I valori di riferimento della Riforma Nazionale del turismo italiano possono essere così sintetizzati:

- unitarietà del comparto turistico;
- riconoscimento della trasversalità del settore e dell'importanza dei fattori territoriali;
- orientamento del sistema produttivo turistico al cliente-consumatore, promuovendone i diritti;
- valorizzazione delle identità e delle specificità locali e applicazione del principio di sussidiarietà;
- potenziamento del ruolo delle imprese e delle professioni turistiche all'interno di un sistema di relazioni socioeconomiche e istituzionali;
- sviluppo di una programmazione strategica a livello territoriale e di gestione dei prodotti d'area;
- armonizzazione delle competenze e delle relazioni tra soggetti pubblici e privati.

Dai suddetti presupposti di sintesi generali, in definitiva, emerge pertanto la necessità di esplicitare per ogni territorio di sperimentazione nazionale i sotto indicati elementi di sintesi:

- caratterizzazione territoriale e parametri turistici di riferimento;
- analisi degli strumenti di programmazione, pianificazione e progettazione adottati al fine dello sviluppo turistico nell'area di riferimento;
- strumenti di valutazione e di gestione adottati sia in termini di impatti che in termini di incremento dell'intrapresa turistica;
- definizione del livello di integrazione dei suddetti strumenti e delle relative strategie con quelle inerenti gli strumenti "classici" di pianificazione urbanistica e territoriale, comunali e sovra-comunali;
- osservazioni di merito sulle eventuali riverberazioni (positive e negative) che la definizione e l'utilizzo dei suddetti strumenti hanno ingenerato sul territorio in esame;
- definizione di possibili nuove strategie di intervento da implementare sull'area in esame al fine di incrementare lo sviluppo turistico locale, con specifico riferimento alle tematiche analizzate dal progetto PRIN (paesaggio - mobilità - stanzialità - interrelazioni), anche mediante l'adozione di strumenti innovativi rispetto a quelli ad oggi adottati sul territorio.

A rafforzare tali analisi sono quelle inerenti le procedure di elaborazione, valutazione e gestione di particolari progetti di interesse internazionale e/o nazionale (su territori con caratteristiche simili rispetto a quelli di sperimentazione delle Unità Operative) che hanno consentito di incrementare il livello dell'intrapresa turistica, con particolare riferimento agli esiti che tali progetti hanno prodotto in termini di rapporto con il territorio,

consentendo un innalzamento della qualità dei territori stessi.

Le suggestioni dei casi di studio, nonché le analisi delle procedure di elaborazione, valutazione e gestione di particolari progetti di interesse internazionale e/o nazionale, condotte anche in diretto rapporto con le istituzioni e con il mondo degli operatori, dunque, hanno contribuito a fornire gli elementi utili a procedere alla elaborazione dei contenuti finali<sup>3</sup>.

Primo fra tutti l'assioma di base, secondo cui al fine di favorire strumenti adeguati alla elaborazione di strategie improntate ad assegnare al settore turistico un ruolo strategico in termini di sviluppo economico, sociale e occupazionale dei contesti territoriali interessati, conciliando le esigenze di crescita con quelle di preservazione dell'equilibrio ambientale e socio-culturale, è necessario superare la tradizionale logica basata esclusivamente sulle strutture ricettive, che da sola non permette di raggiungere l'obiettivo.

L'integrazione delle suddette analisi, inoltre, ha permesso di individuare utili parametri di incremento del valore turistico in relazione alle funzioni territoriali, nell'ottica di qualificare i processi di offerta connessi agli aspetti fisici, nonché di incrementare i processi di "consumo" associati al turismo, comunque a costante garanzia della tutela ambientale e delle necessità sociali sia dei residenti che dei turisti. Tali parametri di incremento dei processi di offerta e di consumo possono essere così sintetizzati:

*Processi connessi alla qualificazione dell'offerta*

- offerta interna alla vocazione territoriale prevalente: recupero e riuso del patrimonio edilizio storico e rurale esistente, specializzazione di attività di produzione e trasformazione di prodotti, recupero di attività artigianali e culturali, etc.;
- offerta esterna alla vocazione territoriale prevalente: miglioramento delle interconnessioni con ambiti territoriali a diversa vocazione turistica, valorizzazione del patrimonio ambientale tutelato, ridefinizione funzionale di elementi naturali, etc.

*Processi di incremento del consumo/acquisizione*, mediante la definizione di un brand territoriale rinnovato:

- rafforzare la funzione identificativa (cognitiva), mediante la riconfigurazione della domanda emergente;
- qualificare nel breve periodo la funzione valutativa (emo-attitudinale) dell'offerta connessa alla vocazione territoriale prevalente;
- ampliare nel lungo periodo la funzione fiduciaria (previsionale), rafforzando l'offerta esterna alla vocazione prevalente e integrando la stessa con l'offerta interna.

A supporto di tali processi, inoltre, è il *marketing territoriale*.

Dal confronto critico dei diversi processi che guidano il turismo nelle sue

<sup>3</sup> Si è fatto esplicito riferimento al modello reticolare, interno ed esterno, tra territori e soggetti territoriali locali, in cui le relazioni tra i numerosi attori pubblici e privati sono state ispirate alla collaborazione interorganizzativa.



articolazioni è emerso, infatti, che lo stesso, qualora ben delineato, consente di fornire risposte più aderenti alle dinamiche di fenomeni economici e sociali che caratterizzano i territori rispetto ai sedimentati processi di piano.

Questi rappresentano gli elementi trasversali di integrazione da recepire nell’ottica di definire adeguati strumenti di pianificazione in grado di governare l’uso dei territori in un’ottica dinamica e flessibile di sviluppo turistico.

Occorre, dunque, definire i contenuti e le specificità del *marketing territoriale*<sup>4</sup>, che spesso vengono confuse con pure attività promozionali, svolte senza un disegno strategico, pensando di avere già un prodotto pronto da vendere; ma come già ribadito in precedenza il “prodotto territorio” connesso al turismo non è un dato del problema, bensì il “problema”.

Il ruolo del marketing territoriale non si deve esaurire nella conoscenza della domanda, ma deve accompagnare l’azione di pianificazione per assicurare che la direzione dello sviluppo del territorio sia rivolta alla valorizzazione non solo delle caratteristiche tangibili ma anche di quelle intangibili dello stesso, ovvero sia rispondente alla sua vocazione e alle aspirazioni di soggetti che costituiscono la domanda attuale e potenziale dello stesso territorio (Palermo, 2011).

Facendo specifico riferimento ai singoli casi di studio delle diverse Unità Operative gli elementi che hanno contribuito maggiormente a delineare i preliminari principi e percorsi utili a rafforzare il rapporto intercorrente tra strumenti di pianificazione e turismo in termini di procedure di programmazione, valutazione e gestione, sono:

- *Valle del Crati*: analisi delle azioni programmatiche di evoluzione dei sistemi turistici latenti e di valorizzazione del patrimonio naturale rurale anche al fine di integrare l’attuale offerta turistica e potenziare gli assetti insediativi, relazionali e socio-economici, con particolare riferimento alla attuale “maturazione” legislativa che ha interessato in contemporaneità temporale l’urbanistica e il settore turistico e l’erogazione di fondi europei specifici.
- *Cilento*: analisi delle azioni volte a qualificare il ruolo delle aree tutelate in termini di diversificazione e valorizzazione dell’offerta turistica.
- *Sicilia N/O*: analisi degli interventi di sviluppo di intrapresa turistica anche al fine di qualificare la sinergia tra costa ed entroterra, nonché tra agricoltura e turismo enogastronomico.
- *Sicilia S/E*: analisi delle azioni volte a qualificare le modalità di accesso e di fruizione del patrimonio naturale e culturale, caratterizzante l’offerta turistica, anche mediante adeguati interventi di potenziamento di risoluzioni “eco-sostenibili”.
- *Lago di Como*: analisi delle azioni strategiche volte alla valorizzazione

<sup>4</sup> La trasposizione della filosofia, delle metodologie e delle tecniche del marketing management al campo territoriale è un’operazione sulla quale diverse sono le sperimentazioni avviate in campo internazionale e nazionale.

di una innovativa immagine territoriale in termini di sviluppo turistico locale integrato (*Brand Image*), in grado di potenziare e qualificare l’unicità di alcuni elementi caratterizzanti i territori locali.

In linea generale, invece, da tutte le analisi emerge l’esigenza di qualificare e potenziare i diversi sistemi turistici, mediante il potenziamento o la riconfigurazione degli stessi, variamente classificabili in:

- Sistemi configurati (Lago di Como);
- Sistemi in evoluzione (Sicilia N/O, Sicilia S/E e Cilento);
- Sistemi potenziali (Valle del Crati).

Il riferimento unico è il sistema turistico locale integrato volto all’incattivazione delle sinergie tra soggetti pubblici e privati, con particolare riguardo ai portatori di interessi economici che arricchiscono l’offerta del territorio e che, al contempo, traggono benefici diretti dai flussi turistici (imprese di servizi, ristorazione, alloggio, etc.).

I soggetti pubblici, con particolare riferimento ai Comuni, diventano impresa, rafforzando i legami con gli altri Enti pubblici presenti sul territorio, consapevoli di far parte di un’unica identità e di partecipare ad un progetto unitario di promozione del territorio, che spesso trova traduzione nel termine “paese diffuso”.

Il potenziamento di questa sinergia in molti casi si traduce, a livello di direttive di programmazione, in qualificazione dei servizi offerti al turista al fine di permettere allo stesso di mutare la sua condizione di semplice visitatore in quella di soggetto stanziale, associando al termine stanzialità il termine non sempre direttamente connesso di residenzialità, seppur temporalmente circoscritta.

A supporto di quanto detto, inoltre, poiché il “principio di integrazione” caratterizza i sistemi territoriali a vocazione turistica, in successione all’analisi degli strumenti di valutazione e di gestione occorre evidenziare altresì la comune necessità di qualificare tali strumenti al fine di aumentare l’importanza dei fattori ambientali, così come quelli sociali, culturali, economici e normativi, nonché di garantire l’individuazione di *feedback* procedurali e progettuali in fase di implementazione delle azioni di intervento preventivate a livello di piano. A tal proposito, come sostenuto da Camagni e Musolino (2006), si vuole sottolineare l’importanza di prevedere all’interno di un siffatto processo di pianificazione, come elemento cruciale della valutazione integrata, la cosiddetta valutazione di impatto territoriale (Territorial Impact Assessment), che si pone per sua natura a cavallo tra le due generali tipologie della valutazione: valutazione a carattere tecnico (impatto ambientale o bilancio costi-benefici) e valutazione generale delle politiche.

Secondo quanto indicato in letteratura, la valutazione di impatto territoriale ha molteplici valenze che possono essere così sintetizzate: auto-valutazione, con forte interazione interna dell’amministrazione; processo di “endo-formazione” (di decisori e di attori) e di apprendimento interno; processo di circola-

zione dell’informazione, che non privilegi alcuni punti di vista nei confronti di altri; processo di comunicazione atto ad allargare al massimo la cerchia delle persone dotate di conoscenza e di una comprensione dei programmi e delle loro valenze; sintesi (*summative evaluation*) delle dimensioni principali attraverso cui valutare gli impatti prevedibili dei piani, dei programmi e delle azioni.

Si tratta di uno strumento che rafforza quanto già avviato con la valutazione ambientale strategica, volto ad innalzare gli obiettivi dell’azione pubblica in termini di ricerca collettiva del bene pubblico, assumendo carattere dinamico, processuale e riflessivo, così come in termini di gestione invece sembra interessante assumere all’interno dei sistemi turistici a diversa vocazione, quindi non solo connessa al paesaggio costiero, quanto previsto dal programma sulla Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC) (Palermo, 2011):

- ampia prospettiva “olistica”, ovvero approccio di ampio respiro, che tiene conto del territorio nella sua interezza in quanto più “ricco” e “significativo” della somma delle sue parti, considerando gli effetti indiretti e cumulativi, evitando dinamiche frammentate e slegate l’una dall’altra e legando le scelte economiche e sociali con quelle relative alla salvaguardia dei sistemi naturali e culturali;
- prospettiva a lungo termine, inserendo la pianificazione in un quadro istituzionale che ha una durata maggiore di un ciclo politico;
- gestione graduale, nella consapevolezza che i risultati della pianificazione territoriale non sono mai immediati, ma hanno bisogno di strategie lunghe e di risultati graduali;
- espressione della specificità locale, permettendo all’impianto di sviluppo di basarsi sulle caratteristiche dei luoghi, disegnando ogni possibile scenario di sviluppo insieme alla cittadinanza locale;
- attività rispettose dei processi naturali dei sistemi territoriali, caratterizzati da un considerevole dinamismo e da una continua, e a volte improvvisa, evoluzione;
- partecipazione alla pianificazione.

In conclusione sono molte le strade da percorrere al fine di giungere ad un risultato definitivo che metta in effettiva connessione la pianificazione territoriale e le strategie di sviluppo dei sistemi turistici.

Entrambi comunque riconoscono sia la loro forza che la loro debolezza nella continua rigenerazione degli eventi prodotti dalle svariate componenti fisiche ed antropiche che caratterizzano il territorio, variando in termini specifici in dipendenza delle vocazioni e degli obiettivi prefissati.

Tali componenti, dunque, permanendo nella loro integrazione, mediante adeguati strumenti di programmazione, valutazione e gestione, rappresentano gli elementi di maggiore interesse in termini di conseguimento dei risultati attesi dello sviluppo territoriale locale, anche ai fini turistici.

## *Lago di Como Programmi e scenari, il territorio di Zurigo*

di Giovanna Fossa, Felix Günther, Fulvia Pinto

### **Confronto con il caso di studio del lago di Zurigo e sintesi della vision**

Il binomio turismo e territorio nel contesto del Lago di Zurigo evidenzia il ruolo della ferrovia e della mobilità dolce integrato con obiettivi di promozione turistica e di qualità di vita degli abitanti, il controllo del disegno dell’urbanizzato e della struttura insediativa da parte dello *spatial planning* e il valore di politiche fiscali abbinate a politiche di *place branding* che puntano sul paesaggio identitario come fattore di competizione. Dal punto di vista strategico il lago di Zurigo non è solo un riferimento di *best practice*<sup>2</sup> ma anche il controcampo del lago di Como nella stessa “macroregione dei laghi”, a cavallo del Gottardo. La prossima apertura del tunnel ferroviario di base del San Gottardo (2016) e Monte Ceneri (2019) permetterà infatti di passare le Alpi in mezz’ora: la distanza spazio-temporale fra Milano e Zurigo si riduce a 3 ore (dalle 4 ore attuali), aprendo notevoli opportunità di integrazione dei “mercati” e degli ambiti di influenza socio-culturale delle due metropoli. È un’opportunità anche per il turismo, per fare alleanza fra la capacità di attrazione dei laghi prealpini al di qui e al di là delle Alpi per meglio competere nel mercato turistico globale contemporaneo; è un’opportunità anche per allargare la prospettiva dell’ “idea del lago” nell’immaginario collettivo, integrando in un’unica visione il sistema dei laghi di Como, Lugano e Brianza con quello del sistema di laghi oltre il Gottardo (lago dei 4 Cantoni, Zug e Zurigo): in sintesi un’opportunità per rifondare una nuova visione integrata del binomio turismo-territorio adeguata alle esigenze di competitività sostenibile derivanti dalla globalizzazione e dalla crisi economica internazionale attuale. In questo quadro il territorio del lago di Como si trova in una posi-

<sup>1</sup> Giovanna Fossa e Felix Günther hanno redatto il paragrafo *Confronto con il caso di studio del lago di Zurigo e sintesi della vision* Fulvia Pinto ha redatto tutti i restanti paragrafi.

<sup>2</sup> Cfr. capitolo “Lago di Como - Paesaggio romantico e turismo d’impresa”.



zione strategica che permette di recuperare il ruolo storico di Porta d'Europa: infatti è servito sul lato occidentale dal citato nuovo corridoio infrastrutturale transeuropeo del Gottardo (corridoio TEN-T XXIV Genova-Rotterdam) e sul lato orientale da una linea ferroviaria attualmente di rilievo regionale (Milano-Lecco-Tirano) ma con interessanti potenzialità di integrazione con la linea del Bernina (Tirano-S. Moritz-Coira-Zurigo).<sup>3</sup>

Lo scenario proposto vede quindi il territorio del lago di Como-Brianza inserito fra due direttrici transalpine strategiche, fra loro complementari: la direttrice “veloce” del Gottardo e la direttrice “lenta” del Bernina: la prima da Milano, attraverso Como e Lugano, arriva a Zurigo con l’alta velocità ferroviaria, supportando il turismo d’affari (manifatturiero in particolare) e i *tour* di scala europea; la seconda da Milano attraverso la Brianza e il lago risale verso la Valtellina e passa le Alpi in corrispondenza dell’Engadina

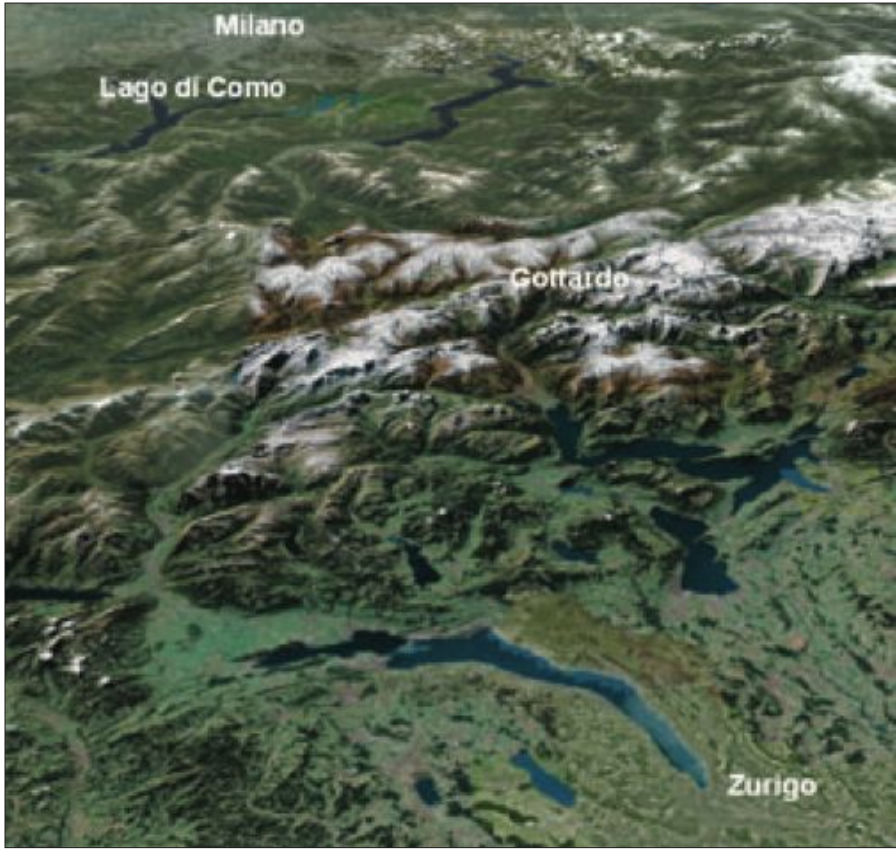


Fig.1 - La macroregione dei laghi Como-Zurigo vista da nord

<sup>3</sup> Cfr. Regione Lombardia (2012), Piano Territoriale Regionale d’Area Valtellina.



Fig.2 - Sintesi della Vision per il territorio Brianza Lago di Como

per poi ridiscendere verso Zurigo, interessando il turismo di tendenza (eco-sostenibile) e quello d’élite di derivazione *grand tour* e di ricerca.

Nell’ottica di uno sviluppo integrato turismo-territorio, la strategia di alleanza fra turismo culturale (*grand tour*) del lago di Como e turismo manifatturiero della Brianza e del Lecchese viene supportata dalla sinergia fra le due direttrici del Gottardo e del Bernina.

Il modello integra i settori turismo, territorio, paesaggio, agricoltura, industria per una competitività che richiede di pensare a scala di regioni metropolitane (la settimana del mobile di Milano crea 350 milioni di euro<sup>4</sup> di indotto turistico diffusi su un’area metropolitana milanese comprendente il sistema dei laghi di Como e Brianza; le previsioni dell’area di influenza dell’indotto di Expo Milano 2015 si estendono verso la Svizzera).

<sup>4</sup> Fonte: Federlegno, Milano, 2011.



Per la valorizzazione turistica della direttrice “lenta” del Bernina, nel tratto italiano che interessa direttamente il sistema Brianza-lago di Como, si propone l’integrazione in termini multimodali con la navigazione laghi e con una serie di *greenway* che dal sito di expo 2015, via naviglio della Martesana e fiume Adda, proseguono lungo il lago con lo storico “sentiero del viandante” fino a congiungersi col sentiero Valtellina: la ferrovia Lecco-Bernina si intreccia così con tracciati escursionistici storici e panoramici, appartenenti a reti di mobilità dolce internazionali transalpini; intercetta inoltre anche ipotesi di tracciati ferroviari e ciclopedonali trasversali (pedemontani e prealpini) in una maglia di mobilità sostenibile sulla quale si innestano i sistemi turistici basati su sport-enogastronomia-natura della Brianza, Valsassina e della Valtellina.

Strategie di *place branding* accompagnano l’evoluzione contemporanea dell’immaginario dalla storica icona del *grand tour* al paesaggio della macroregione dei laghi e mettono a sistema i *brand* moda e *design* di Milano e Lago di Como con quelli di S. Moritz e Zurigo.

### Caratterizzazione territoriale e parametri turistici di riferimento

Il binomio turismo-territorio ha rivestito un ruolo fondamentale nella costruzione storica del paesaggio lariano, a partire dal ‘700, con l’affermarsi del lago di Como come luogo di villeggiatura per l’alta borghesia milanese e l’edificazione di importanti residenze sulle rive del lago. Il bacino del lago di Como appartiene al bacino idrografico del fiume Adda; nel principale ambito lacuale confluisce il sistema delle valli laterali, innanzitutto la Valtellina ma anche altre valli mete storiche del turismo.

Il processo turistico-insediativo del lago di Como, a partire dagli anni 80, si è sempre più interrelato con l’evoluzione del fenomeno insediativo metropolitano di Milano, con tutta la complessità di esigenze di tempo libero e servizi correlati. Il territorio oggetto di studio è incluso per circa 2/3 (63%) nella provincia di Como e per circa un 1/3 in quella di Lecco.

Questo dato si riflette anche sulla distribuzione del numero dei comuni, il 64% appartengono alla provincia di Como mentre solo il 36% a quella di Lecco. La situazione appare più omogenea se si considera la densità degli abitanti. La superficie del territorio oggetto di studio è per due terzi localizzato in area montana 67% e per circa un terzo 28% in zona collinare. Le aree in pianura sono solo il 5%. Il territorio di pianura è concentrato nella sola provincia di Como. La popolazione presente sul territorio è concentrata in collina per il 64% mentre in montagna risiede il 27%. Nell’area di pianura è invece presente solo il 9% della popolazione. Se si confronta quest’ultimo dato con la superficie del territorio si può affermare che la densità insediativa è superiore nelle aree collinari e di pianura rispetto a quelle montane.

### Strumenti di programmazione, pianificazione e progettazione per lo sviluppo turistico

Il Sistema Turistico Locale<sup>5</sup> (STL) è l’insieme di programmi, progetti e servizi orientati allo sviluppo turistico del territorio e all’offerta integrata di beni culturali, ambientali e di attrazioni turistiche.

Il STL è promosso e realizzato dalle autonomie locali e funzionali, dalle imprese del settore turistico in forma singola o associata, dalle associazioni imprenditoriali di categoria, nonché da altri soggetti che abbiano come scopo il perseguimento dello sviluppo sociale ed economico del territorio.

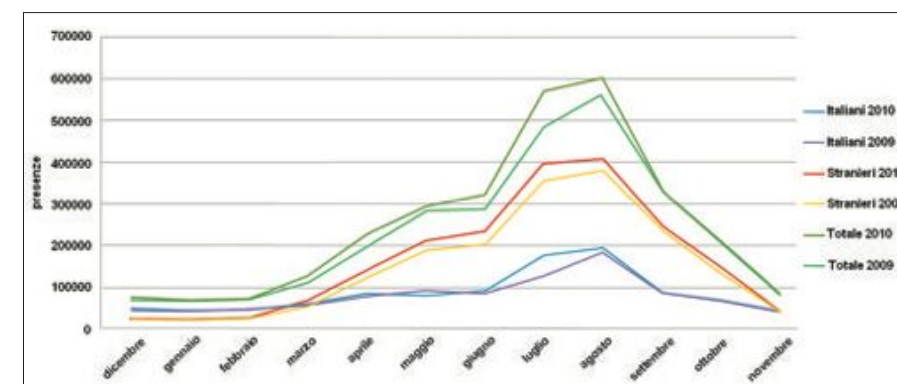


Fig.3 - STLC Confronto 2010/2009. Presenze italiani, stranieri e totale per mese. Elaborazioni Osservatorio del STLC su dati Uffici Statistici di Como e Lecco

Il Sistema turistico è riconosciuto con l’approvazione da parte della Giunta Regionale del relativo Programma di Sviluppo Turistico (PST).

Il STL persegue i seguenti obiettivi:

- sviluppo di nuove potenzialità turistiche;
- incremento di qualità e offerta di nuovi prodotti turistici;
- integrazione tra differenti tipologie di turismo.

Il Sistema Turistico Locale del Lago di Como (STLC) punta, essenzialmente, a “rafforzare la capacità di competere del sistema turistico”. Questo tema viene declinato in maniera differente in relazione alle peculiarità del territorio ed articolato dal PST 2009-2011 in obiettivi specifici che sono la risposta mirata a precise esigenze di trasformazione dell’insieme dell’offerta turistica e delle sue modalità di agire nel mercato:

- diversificare i prodotti turistici;
- diversificare i mercati in senso geografico (ampliando l’attrazione in-

<sup>5</sup> L.N. 135/2001, “Riforma della legislazione nazionale del turismo”, art.5 e L.R. 15/2007 “Testo unico delle leggi regionali in materia di turismo”, art. 4.

ternazionale ora prevalentemente tedesca);

- coordinare le attività di promozione e commercializzazione dei diversi prodotti turistici;
- attrarre specifiche tipologie di turisti (evitando il turismo di massa).

L’obiettivo generale definito in precedenza trova attuazione in un insieme di interventi coordinati che prendono il nome di Progetti Integrati. Per garantire la coerenza dei Progetti Integrati, le proposte di progetto devono inserirsi in una delle 5 aree di intervento previste come attuazione dell’obiettivo generale. Le 5 aree di intervento previste sono: Innovazione di prodotto e di processo; Mobilità sostenibile; Patrimonio di comunità; Organizzazione del STLC; *Marketing* innovativo.

Il PST individua le strategie da attuare nell’arco di un triennio. È costituito dal Documento strategico, dai Piani di azione e dal Documento di verifica; al PST viene applicata una procedura valutativa di carattere ambientale (VAS) che ne regola le fasi di interazione partecipativa con attori e istituzioni del territorio; i risultati del processo valutativo sono sintetizzati nel Rapporto Ambientale.

Il STLC identifica nell’area tre grandi aree-prodotto: il lago, meta di turismo *leisure e relax*; la montagna, meta di turismo sportivo e di villeggiatura; la Brianza, meta di turismo d’affari. Ogni area-prodotto è caratterizzata da un’offerta differente, in termini di strutture e infrastrutture, e da una domanda diversificata, in termini di provenienza, preferenza e capacità di spesa.

### Strumenti di valutazione e gestione

Il STLC è anche uno strumento di *governance*. Attraverso i progetti integrati si prefigge di favorire le sinergie fra gli *stakeholder* più significativi, risolvendo le problematiche principali del turismo in relazione al territorio. Si tratta di una forma di coordinamento fra Enti pubblici e organizzazioni di imprese che ha l’obiettivo di coordinare le iniziative più importanti in ambito turistico.

Il Sistema Turistico è costituito dai seguenti organi: Tavoli di Coordinamento, Cabina di Regia, Coordinatore del Sistema Turistico, Osservatorio.

I Tavoli di Coordinamento (TdC) hanno la funzione di elaborare i progetti che saranno inseriti nel Programma di Sviluppo Turistico.

La Cabina di Regia rappresenta il fulcro, strategico e operativo, del Sistema Turistico; il suo compito principale è quello di definire gli obiettivi e la strategia di sviluppo turistico.

Il Coordinatore del Sistema Turistico ha il compito di convocare e presiedere il TdC interprovinciale e la Cabina di Regia.

L’Osservatorio è parte integrante e fondamentale dell’organizzazione del STLC. L’obiettivo principale consiste nel predisporre le informazioni necessarie a favorire la crescita del STLC. Tale patrimonio di conoscenza viene offerto a

supporto degli attori locali nella loro attività di progettazione e realizzazione delle azioni di sviluppo turistico (formazione, promozione, eventi, strutture, ecc.).

Inoltre, nell’area oggetto di studio, la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) applicata al PST si affianca alle VAS del PTR regionale e dei PTCP provinciali e ad altri strumenti di valutazione ambientale locali, quali la Valutazione di Impatto Ambientale dei “grandi progetti” e la valutazione per l’autorizzazione paesaggistica nelle aree tutelate, che coprono gran parte del territorio lariano (al di fuori di esse la normativa lombarda richiede comunque un esame paesaggistico, anche se semplificato), nonché la Valutazione di Incidenza riferiti ai siti di Natura 2000. Tali procedure permettono di valutare il sistema decisionale nel suo complesso.

### Integrazione tra strumenti di pianificazione territoriale e strumenti di programmazione turistica

Il Lario appartiene al sistema territoriale dei laghi insubrici, evidenziato dal Piano Territoriale Regionale (PTR) della Lombardia per la sua precisa identità di paesaggio. Inoltre il lago di Como si trova fra la fascia pedemontana e la Valtellina, due ambiti considerati dal PTR di sviluppo strategico per la regione. Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), compreso nel citato PTR, delinea obiettivi di evoluzione sostenibile del paesaggio lariano che influiscono necessariamente sullo sviluppo turistico (anche se non esplicitato nel citato PPR).

Per quanto riguarda i Piani Territoriali di Coordinamento delle Province di Como e di Lecco, si riporta, di seguito, una tabella riassuntiva degli obiettivi strategici relativi all’area oggetto di studio.

Dall’analisi di tali obiettivi emerge che i due PTCP non sempre fanno esplicito riferimento alla pianificazione turistica. Tuttavia, implicitamente, gran parte degli obiettivi risultano finalizzati anche all’incremento dello sviluppo turistico locale. L’analisi di coerenza esterna del Programma di Sviluppo Turistico evidenzia le affinità tra gli obiettivi e le strategie proprie del STLC e gli obiettivi dei Piani e dei Programmi di livello locale e regionale.

Tab. 1 - Obiettivi del Piano Paesaggistico della Regione Lombardia di interesse turistico per il territorio Lariano

Obiettivi del Piano Paesaggistico Regione Lombardia per il Lario
<ul style="list-style-type: none"><li>• salvaguardia e valorizzazione dell’organizzazione a terrazzamenti dei versanti che costituisce un carattere peculiare e segna la distinzione tra territori rurali antropizzati e paesaggi di elevata naturalità;</li><li>• valorizzazione del sistema dei percorsi di fruizione panoramica e paesaggistica del Lario;</li><li>• tutela e valorizzazione delle visuali sensibili, con particolare attenzione ai belvedere storici;</li><li>• salvaguardia delle ville e dei grandi alberghi che testimoniano la qualificata attrattività turistica.</li><li>• recupero e valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico.</li></ul>

Tab. 2 - Obiettivi strategici dei PTCP di Como e di Lecco

Piano Territoriale di Coordinamento Provincia di Como	Piano Territoriale di Coordinamento Provincia di Lecco
Obiettivi strategici	Obiettivi strategici
<ul style="list-style-type: none"><li>• attenzione all’assetto idrogeologico e difesa del suolo (soluzione esondazioni sul lungo-lago);</li><li>• tutela dell’ambiente e valorizzazione degli ecosistemi;</li><li>• costituzione della rete ecologica provinciale per la conservazione della biodiversità e integrazione con le aree protette;</li><li>• sostenibilità dei sistemi insediativi mediante la riduzione del consumo di suolo;</li><li>• definizione dei centri urbani aventi funzioni di rilevanza sovra-comunale;</li><li>• attenzione all’assetto della rete infrastrutturale della mobilità (potenziamento asse Gottardo, collegamenti Como - Lecco, navigazione laghi);</li><li>• consolidamento del posizionamento strategico della Provincia nel sistema economico globale;</li><li>• integrazione zona montuosa con fascia costiera.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• attenzione alla tradizione manifatturiera e agricola della provincia di Lecco, attraverso l’Ecomuseo del Distretto dei Monti e dei Laghi Briantei;</li><li>• integrazione della rete infrastrutturale dell’area metropolitana;</li><li>• sviluppo di mobilità integrata e sostenibile;</li><li>• tutela del paesaggio come fattore di valorizzazione del territorio e come vettore di riconoscimento e rafforzamento dell’identità locale;</li><li>• conservazione spazi aperti e paesaggio agrario;</li><li>• qualificazione dei tessuti edilizi;</li><li>• tutela e valorizzazione corridoi ecologici, promozione dei PLIS e rigenerazione ambientale;</li><li>• riqualificazione integrata dell’asta del torrente Pioverna.</li></ul>

Scopo quindi dell’analisi è quello di verificare il rapporto di interconnessione tra macro ambiente regionale, micro ambiente provinciale e STL, che nel caso in oggetto risulta presente ma con notevoli margini di miglioramento per la costruzione di una integrazione consapevole e mirata.

A livello regionale sono stati esaminati, nello specifico, il Programma Operativo Regionale 2007/2013 (POR), il Programma Operativo di Cooperazione Transfrontaliera 2007/2013 ed il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria Regionale 2008/2010 (DPEFR). Emerge una forte affinità tra gli obiettivi generali dei programmi regionali ed il Programma di Sviluppo Turistico del STLC: finalità strategica prioritaria viene, infatti, definita la “competitività” territoriale esplicitata nelle sue varie forme all’interno dei documenti. Dall’analisi degli assi di intervento prioritari emergono evidenti analogie di programma tra la Regione ed il STLC in tutte le aree definite dal Programma di Sviluppo Turistico.

A livello provinciale sono operanti sul territorio l’Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale (AQST) delle Province di Lecco e Como e i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale delle due Province. Gli obiettivi generali dell’AQST e dei PTCP di entrambe le province si concentrano nell’enunciare quella che si può definire la linea guida cardine di qualsiasi intervento, ossia la “tutela, coordinamento, sviluppo e governo del territorio”, concetto in cui si può far rientrare anche il rafforzamento della “competitività” turistica del

territorio, argomento centrale del PST del Sistema Turistico Lago di Como. Dall’analisi degli obiettivi strategici prioritari emergono evidenti analogie di programma tra le province ed il STLC in quasi tutte le aree definite dal Programma di Sviluppo Turistico. A scala d’area vasta si segnalano infine i Piani di Sviluppo Socio Economico delle Comunità Montane Alto Lario Occidentale, Valsassina, Valvarrone, Val d’Esino e Riviera. Tali piani comprendono una trattazione della situazione turistica locale ed una individuazione dei principali obiettivi specifici di intervento da attuare. Sono emerse evidenti coerenze col PST del STLC in riferimento agli assi d’intervento e agli obiettivi specifici.

Pianificazione e programmazione turistica: effetti sul territorio

Ai fini della valutazione dei processi in atto, è necessario analizzare l’impatto sul territorio e sul paesaggio degli strumenti di pianificazione e programmazione turistica. È opportuno mantenere distinti due livelli: quello degli impatti che le trasformazioni hanno nei confronti delle “risorse paesaggistiche” che riteniamo degne di tutela e quello della capacità del modello insediativo prevalente di contribuire positivamente alla naturale e necessaria evoluzione del paesaggio lombardo. La diagnosi va effettuata attraverso le analisi degli impatti strutturali e degli impatti puntuali. Si definisce “strutturale” l’impatto che si determina quando un modello di organizzazione funzionale e spaziale sistematicamente interferisce con un altro modello, quale, ad esempio, l’abbandono delle cascine e degli alpeggi in luogo di un diverso modello organizzativo dell’azienda agricola, e nel caso specifico si segnala il *trend* positivo introdotto dall’agriturismo. Si definisce “puntuale” l’impatto che si verifica quando l’interferenza è dovuta a circostanze specifiche e occasionali. Con riferimento all’area oggetto di studio, è possibile affermare che il modello conurbativo e delle seconde case, prevalente fino a tempi recenti e ancora capace di generare pressioni, ha determinato un impatto strutturale sulle risorse paesistiche del territorio in generale alterando la morfologia insediativa tradizionale e la struttura produttiva degli spazi aperti, nel rapporto fra industria/artigianato, agricoltura, e attività sportive e; in particolare lungo le rive del lago da dato luogo a conurbazioni costiere, alterando l’equilibrio percettivo e funzionale fra gli insediamenti di riva e i borghi di costa o di monte; nella fascia pianeggiante della Brianza ha inciso meno in quanto le zone d’espansione insistono su aree tendenzialmente poco sensibili e/o già compromesse quali sono le immediate periferie urbane e le fasce ai margini della grande viabilità. Mentre gli impianti sciistici hanno deturpato vari ambiti, l’introduzione dei campi da *golf* ha mostrato invece di sapersi integrare con la morfologia dei luoghi e la valorizzazione dei panorami. Al quadro evolutivo strutturale si aggiungono gli impatti puntuali, dovuti sia a reali



conflitti tra obiettivi mutuamente inconciliabili, sia a scarsa sensibilità o attenzione da parte delle autorità competenti verso determinati valori. Impatti inevitabili nel primo caso, evitabili nel secondo. Il modo per minimizzarli passa attraverso il riconoscimento quanto più attento possibile dei valori paesistici locali e la rivendicazione della loro dignità. Le verifiche devono essere condotte, caso per caso, sui piani comunali, i piani attuativi, i progetti edilizi.

### Strategie di intervento per l'incremento dello sviluppo turistico locale

In generale risulta necessario definire strumenti in grado di produrre un'integrazione tra i livelli tradizionali della pianificazione territoriale ed urbanistica e quelli più recenti della programmazione turistica. Nel caso specifico del territorio del Lago di Como, esiste uno strumento ad *hoc*, il Sistema Turistico del Lago di Como, come già detto, rappresenta l'insieme di programmi, progetti e servizi orientati allo sviluppo turistico del territorio. Il STLC fa riferimento ai Programmi di Sviluppo Turistico che rappresentano la trasformazione in azioni concrete delle strategie individuate. Le capacità del STLC di coinvolgere gli attori pubblici e privati intorno ad un'organizzazione comune e ad obiettivi condivisi hanno permesso di produrre un Programma di Sviluppo Turistico capace di offrire risposte concrete alle necessità del turismo nel Lago di Como. Tale programma, considerato che il punto di maggiore criticità del Sistema è un *deficit* di integrazione (fra operatori, fra gli elementi dell'offerta e fra i mercati di riferimento), intende superare definitivamente questo limite per "rafforzare la capacità di competere nel mercato turistico internazionale". Le maggiori carenze riguardano una reale integrazione tra gli obiettivi dei Programmi di Sviluppo Turistico e gli obiettivi degli strumenti di pianificazione territoriale, in particolare dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale, all'interno dei quali potrebbero essere inseriti progetti specifici mirati al turismo. Risulta importante, inoltre, promuovere un maggiore coordinamento tra attori pubblici e privati e tra i diversi settori della pubblica amministrazione per ottimizzare le risorse disponibili ed assicurare un ritorno degli investimenti, in termini economici, sociali ed ambientali. Con riferimento alle proposte ed ai progetti contenuti nei vari strumenti risulta necessario focalizzare con maggiore attenzione il quadro strategico degli interventi per la pianificazione e la programmazione turistica, con l'obiettivo di definire le priorità e rafforzare le sinergie.

## Cilento Confronto tra progetti e piani, il PlanCoast

di Luna Interlandi

### Il progetto PlanCoast

Il caso studio che si intende proporre come confronto di buone pratiche per la pianificazione strategica dell'area cilentana è quello del progetto europeo INTERREG III B CADSES PlanCoast, sviluppato dalla Regione Emilia-Romagna per la gestione della zona costiera. Si tratta di un contesto affine per tipologie di problematiche ma non certo per parametri territoriali, nel quale il *leit motiv* della ricerca è quello di individuare forme di sviluppo turistico sostenibili dal punto di vista territoriale ed integrabili con le caratteristiche e le dinamiche proprie della stanzialità dei luoghi in cui operano. La scelta è motivata dalle procedure adottate durante la fase di implementazione del progetto stesso e dalla presenza di alcune affinità economiche e geografiche (turismo quale settore caratterizzante dell'economia locale e localizzazione in una fascia costiera) tra l'area pilota e l'area oggetto del presente progetto di ricerca. L'obiettivo del progetto PlanCoast è di rafforzare il ruolo della pianificazione territoriale nella gestione integrata delle zone costiere e nei processi di pianificazione degli usi del mare, attraverso la realizzazione di diversi progetti pilota. L'Emilia-Romagna, in particolare, ha lavorato sul progetto pilota "Proposta di pianificazione spaziale secondo i principi della Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC)", promuovendo l'integrazione delle GIZC negli strumenti di pianificazione di livello provinciale e locale e lavorando in particolar modo sul Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Ferrara.

Il progetto PlanCoast si inquadra infatti in una strategia ben più ampia che la regione Emilia-Romagna ha inteso adottare per tutelare il litorale romagnolo, oggetto negli anni di evidenti fenomeni di erosione e di rischio di ingressione marina, oltre che di un'elevata concentrazione di attività antropiche. Sebbene in scala decisamente ridotta, se non altro per carico antropico, questi problemi interessano anche la costiera cilentana, caratterizzata dal diffuso fenomeno delle

seconde case, esito della politica adottata nel corso del tempo dalle amministrazioni locali attraverso un atteggiamento eccessivamente permissivo dal punto di vista edilizio (tra gli anni '70 e l'inizio dei '90 è stato realizzato circa il 40% delle abitazioni totali - dato che tocca il 70% nel caso del comune di Centola) e le abitazioni non occupate risultano mediamente il 55-60% di quelle esistenti.

La regione Emilia Romagna ha elaborato una strategia per la gestione integrata delle zone costiere che si è formalizzata nel 2005 con l'adozione delle Linee guida (LL.GG.) per la Gestione Integrata delle Zone Costiere, strutturate sul principio fondamentale della partecipazione e della concertazione: la Regione, nell'ambito dello sviluppo di PlanCoast, ha concentrato la propria attività di ricerca sull'implementazione a scala locale della programmazione regionale attraverso la definizione di una procedura concertata che ha portato, attraverso l'istituto delle "Conferenze di Pianificazione", all'integrazione delle Linee Guida all'interno del PTCP di Ferrara.

Il Progetto, attuato nel triennio 2006-2008, ha visto il coinvolgimento degli assessorati dell'Ambiente e dell'Assetto del Territorio (il progetto PlanCoast è stato sviluppato in maniera specifica dal settore Ambiente) e la partecipazione della Provincia di Ferrara e dei comuni ricadenti nella provincia, con lo scopo di inglobare all'interno del piano provinciale e dei piani comunali gli obiettivi definiti dalle LL.GG. e di definire un sistema di indicatori e di monitoraggio per la valutazione degli effetti del piano.

Le fasi del progetto sono state essenzialmente:

- un'analisi dello stato di fatto articolata per settori, orientata ad individuare problemi e criticità in funzione dei profili tematici;
- la redazione di un documento che evidenziasse lo stato delle risorse ambientali, territoriali ed infrastrutturali in funzione di elementi "sensibili e rilevanti" per la pianificazione territoriale;
- una valutazione integrata dei differenti livelli di criticità;
- l'adozione degli obiettivi di piano;
- la valutazione delle criticità in funzione di tali obiettivi, per stabilire criteri preliminari ed eventuali condizioni di flessibilità nella definizione delle azioni da implementare.

Questo processo, così come visibile nell'immagine che segue, è sviluppato attraverso lo strumento delle "Conferenze di Pianificazione", la cui finalità è quella di promuovere un approccio adeguatamente flessibile che coinvolga nel processo di pianificazione e programmazione tutti i soggetti interessati attraverso la definizione di impegni e responsabilità condivise, approfittando dell'ausilio dei soggetti radicati sul territorio.

Sinteticamente, la prima fase della Conferenza è dedicata alla presentazione ed alla organizzazione del lavoro da svolgere e viene accompagnata dalla diffusione di materiale e documentazione informativa preliminare. Ad essa segue una serie di incontri tematici, volti a promuovere la definizione di

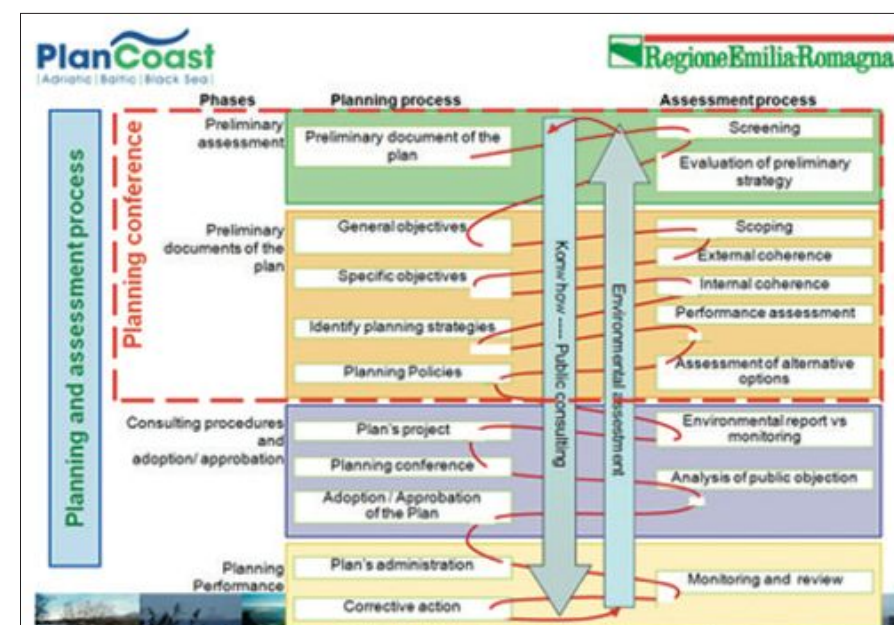


Fig. 1 - Planning conference in Emilia-Romagna (Romani, 2008)<sup>1</sup>

pareri, contributi e riscontri in merito agli elementi ed alle proposte da inserire nel piano, che vengono acquisiti durante la seconda fase.

Nel contempo, l'amministrazione responsabile dell'attuazione del piano svolge la consueta attività di consultazione attiva della cittadinanza, i cui risultati vengono poi discussi con i partecipanti alla conferenza di pianificazione. La terza e la quarta fase consistono, infine, rispettivamente nella discussione da parte dell'amministrazione competente delle proposte pervenute nella fase di ascolto e nella determinazione delle scelte da includere o meno nel piano con adeguata motivazione.

La procedura della conferenza prevede quindi una comunicazione reciproca molto intensa ed una serie di accordi anche istituzionali prima dell'adozione e della successiva approvazione del piano.

Altro punto di forza del progetto PlanCoast è quello di fondare l'attuazione di un progetto legato ad un settore specifico, quale quello ambientale della protezione della costa, sulle scelte e sugli assi di governo territoriali già esistenti.

Una volta individuati gli obiettivi generali per la GIZC, la Regione ha deciso di declinarli nelle LL.GG. in funzione dei settori che caratterizzano l'attività della costa con lo scopo di determinare un approccio sistemico per la sua gestione.

Pur nella logica che tali attività devono conformarsi agli indirizzi forniti,

<sup>1</sup>"Handbook on Integrated Maritime Spatial Planning", PlanCoast Project - Adriatic, Baltic, Black Sea, aprile 2008, UE.

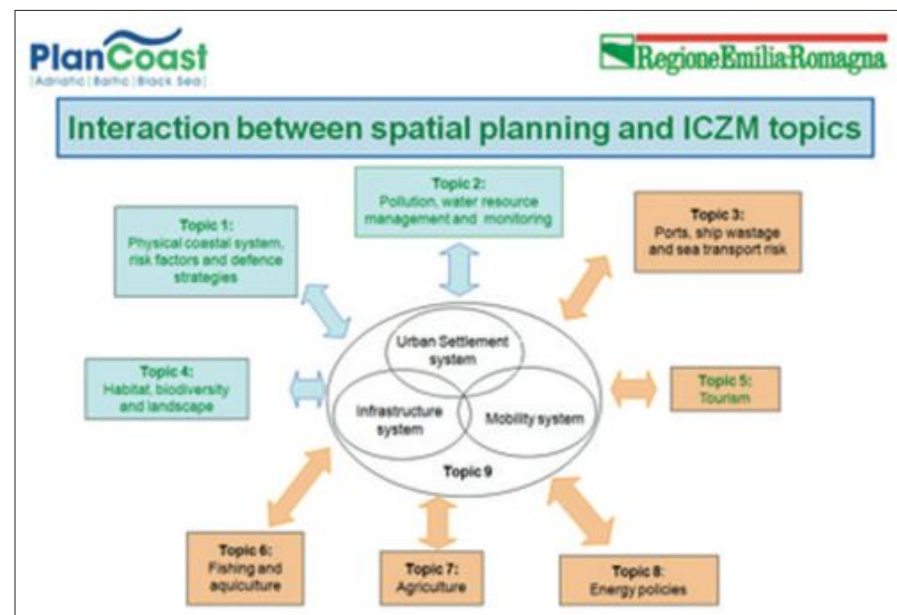


Fig. 2 - Linee Guida GIZC in Emilia-Romagna (Romani, 2008)<sup>2</sup>

la definizione degli obiettivi viene articolata su politiche già esistenti in settori significativi per lo sviluppo della zona costiera. In particolare, le LL.GG. mantengono la loro unitarietà nella necessità di tutelare la costa ma organizzano gli obiettivi integrandoli già nelle strategie portanti delle zone costiere. Ciò comporta, chiaramente, una maggiore fatica da parte del programmatore che deve definire/acquisire lo stato di fatto e le possibili evoluzioni di ogni settore, ma consente a coloro che operano direttamente sul territorio di individuare con maggiore semplicità le azioni da implementare per conseguire la finalità delle Linee Guida.

In ogni settore compaiono un'analisi, più o meno sommaria, dello stato di fatto e le possibili linee d'azione da declinare per il raggiungimento degli obiettivi generali proposti dalle Linee Guida. In particolare, a titolo informativo, per il settore turistico le linee di intervento sono articolate secondo: Pianificazione e gestione integrata delle attività collegate al turismo; Valorizzazione turistico-ambientale delle zone costiere e *marketing* territoriale; Adozione di sistemi di gestione ambientale dell'impresa turistica.

Come affermato in precedenza, salta all'evidenza che esse prescindono dal contenuto settoriale del piano, ma sono piuttosto organizzate in un'ottica funzionale all'attuazione delle politiche legate al turismo.

<sup>2</sup> "Handbook on Integrated Maritime Spatial Planning", PlanCoast Project – Adriatic, Baltic, Black Sea, aprile 2008, UE.

## Il caso Cilento

Il comprensorio cilentano è caratterizzato dalla presenza di circa 100 comuni, afferenti a sette Comunità Montane<sup>3</sup>, e ha un'estensione di circa 2.400 kmq. Come si può evincere dai contributi precedenti, il Cilento ha risorse ambientali naturali, terrestri e marine eminenti, così come quelle storico-antropiche. L'ambiente antropizzato mostra ancora ampi margini di valorizzazione: al di là dei musei contadini e di isolati fenomeni di recupero e riqualificazione dei centri storici, resta da valorizzare la memoria delle colture di sussistenza, degli allevamenti, delle forme e delle tecniche di lavoro, della trasformazione dei prodotti.

Così come accanto ad episodi di grande fama come Paestum e Velia, restano numerosi luoghi poco conosciuti (castelli, chiese, palazzi e torri di guardia costiera) greci e romani, lucani e preistorici, come quelli legati ai miti di Palinuro e di Leucosia. Se il territorio si presenta abbastanza amalgamato ed omogeneo in termini naturalistici e storico-culturali, lo stesso non può dirsi per gli aspetti legati all'antropizzazione. La fascia costiera, è infatti, caratterizzata da una maggiore dotazione infrastrutturale, cui corrisponde una presenza più significativa di centri abitati rispetto all'area interna per estensione, consistenza e popolazione, ad eccezione di Vallo della Lucania (sede dell'Ente Parco Nazionale del Cilento e del Vallo di Diano) e dei comuni che intorno ad esso gravitano. Per di più, è interessante puntualizzare che pressoché tutti i comuni costieri, nati come centri abitati ad una certa distanza dal mare ad un'altimetria mediamente elevata, hanno sviluppato negli anni delle frazioni sulla costa che sono oramai diventate il baricentro funzionale delle attività dei comuni stessi.

Nonostante gli sforzi competitivi dell'area, tesi a promuovere il turismo culturale e naturalistico, di fatto il prodotto maggiormente visibile rimane quello balneare, con una distribuzione dell'offerta ricettiva che si configura predominante sulla costa, sebbene vi siano negli ultimi anni accenni di sviluppo anche nell'interno.

Il prodotto culturale e naturalistico inizia tuttavia ad essere un punto di riferimento per l'area: mentre, infatti, l'offerta classica di alberghi e campeggi resta sostanziale appannaggio dei comuni litoranei, va detto che comincia ad affermarsi, anche se in maniera ad oggi ancora non rilevante, la presenza di strutture ricettive nell'entroterra di tipo "alternativo", ovvero legate ai *Bed & Breakfast* ed agli agriturismi, a testimonianza di una scelta del cliente che non punta solo alla fruizione del mare, ma guarda anche alla possibilità di usufruire del patrimonio ambientale e culturale dell'area nel suo complesso.

Va detto inoltre che, grazie all'iniziativa legata al PRUSST "Ospitalità

<sup>3</sup> Le Comunità Montane cui si fa riferimento sono: Alburni, Alento - Monte Stella, Bussento - Lambro e Mingardo, Calore Salernitano, Gelbison e Cervati, Vallo di Diano, Sele e Tanagro.



da favola”<sup>4</sup>, l’offerta extralberghiera consta di un’altra tipologia di strutture a disposizione, ossia quella delle abitazioni private già esistenti da destinare ad alloggio per i turisti. Il settore della ristorazione mostra invece un maggiore grado di uniformità nella distribuzione, probabilmente ad indicare da un lato la peculiarità della tradizione culinaria, tipica dei paesi rurali, e dall’altro la maggiore indipendenza dalla rigidità dei vincoli edilizi che la presenza del Parco comporta. Nell’area del Parco (*Fonte PNCVD*) sono inoltre presenti alcune produzioni artigianali tipiche, accanto alle quali si collocano poi quelle caratteristiche nel comparto agroalimentare, che possono essere sfruttate opportunamente incrementando le sinergie con il settore turistico, ma anche cercando di stabilizzare la domanda secondo il ciclo produttivo, al fine di evitare quegli scompensi che mettono molto spesso in crisi la produzione.

In particolare, il Cilento vanta alcuni prodotti DOP quali il fico bianco, l’olio extra-vergine d’oliva ed alcuni tipi di vino DOC.

Sebbene l’analisi del territorio sia stata prevalentemente concentrata sui sette comuni costieri, in sede di analisi degli strumenti di programmazione è funzionale guardare al Cilento come ad un *unicum* territoriale: ciò perché, da un lato, molto spesso gli stessi strumenti considerano il Cilento come un’area composta da circa cento comuni e la affrontano come un sistema di tale entità (eventualmente articolato in sotto-sistemi) e, dall’altro, la scelta strategica di fondo del progetto di ricerca è quella di creare una connessione strategica e funzionale tra la fascia costiera e la zona interna.

Il principale strumento di riferimento per la programmazione turistica è costituito dalle Linee Guida per lo sviluppo turistico della Regione Campania (2002), che articolano il territorio in aree a differente specializzazione turistica, per le quali definire alcune traiettorie di sviluppo orientato alla fruizione turistica, denominate Ambiti Territoriali Turisticamente Rilevanti (ATTR), di cui l’intero Cilento rappresenta l’ATTR8 (ATTR Cilento e Paestum). Le LLGG individuano, per il Cilento, una strategia volta all’incentivazione di diversi segmenti turistici più o meno “alternativi” (balneare/naturalistico, culturale/archeologico, enogastronomico, diporto nautico), proponendo come *concept* di area “Il parco sul mare” e “Sport e ambiente”. Tale strategia si concretizza, ad un piano più operativo, nella realizzazione di alcuni interventi a valenza generale, come la segnaletica turistica e i centri di accoglienza qualificabili come “Porte del Parco”, uniti ad interventi finalizzati alla costruzione di una rete di offerta turistica ricettiva ed alla valorizzazione dei prodotti tipici locali.

<sup>4</sup> L’iniziativa punta alla costituzione di una rete di abitazioni da destinare all’alloggio dei visitatori del Parco, dando vita alla creazione di un’offerta turistica sostenibile: non vengono realizzate nuove costruzioni ma si attinge a risorse locali già esistenti, valorizzandole. Grazie a tale iniziativa si viene a creare un rapporto tra ospite e turista, favorendo gli scambi culturali ed ampliando le possibilità del mercato. La cultura del recupero, del riuso e della conservazione viene diffusa in maniera ampia all’interno del territorio del Parco.

Ciò che probabilmente manca nelle Linee Guida è l’impostazione di una visione sistemica del territorio in cui ciascun settore (accoglienza, prodotti locali, attività sportive, eventi culturali, attività associazionistiche di promozione del territorio) gioca un ruolo rilevante nella definizione di una strategia integrata e multisettoriale del territorio.

In coerenza con quanto previsto dalle LL.GG., i Progetti Integrati (PI) Territoriali e Tematici (strumento di attuazione della politica regionale a valere sui fondi europei) realizzati nell’area cilentana hanno incentivato la valorizzazione del patrimonio culturale e naturalistico del territorio, la promozione del diportismo nautico e lo sviluppo del sistema di accoglienza e di assistenza al turista nel Parco. Si tratta del PI Grande Attrattore Culturale (GAC) Certosa di Padula, del PI GAC Paestum Velia, del PI Parco del Cilento e del PI Portualità Turistica<sup>5</sup>. La strategia di base del PI Parco del Cilento è costituito dal “Programma rete ecologica locale”, che promuove il Parco come sistema di sviluppo locale integrato attraverso un delicato equilibrio tra natura, cultura, tradizione ed identità locale, ma orientato allo stesso tempo verso un miglioramento della qualità della vita. Il programma ha finanziato interventi per il recupero e la riattivazione dei centri e dei nuclei storici, delle aree archeologiche e delle emergenze architettoniche (si pensi, ad esempio, al recupero del sistema dei mulini diffusi nell’intero territorio cilentano), per la promozione delle attrazioni naturali, ricreative, culturali e sportive (spesso combinate tra loro come nel caso della sentieristica o della infrastrutturazione degli itinerari del Parco, o ancora delle attività proposte nell’Oasi di Morigerati), per il sostegno alle microimprese nel settore della ricettività e della valorizzazione dei prodotti tipici.

Il PI Parco del Cilento ha agito in maniera sistemica con i due Progetti dedicati ai GAC, che hanno riqualificato le aree archeologiche di Paestum e Velia e valorizzato la Certosa di Padula, la certosa più grande d’Italia, patrimonio dell’UNESCO dal 1998. Anche questi Progetti, oltre a finanziare complessi interventi di restauro, hanno contribuito alla riqualificazione dei territori circostanti agli attrattori e finanziato l’attività ricettiva e la diffusione dei prodotti locali: la finalità specifica del PI GAC è l’integrazione tra la tutela e la valorizzazione del sistema delle risorse culturali con la possibilità di creare condizioni economiche per lo sviluppo imprenditoriale e la crescita economica.

In un simile quadro, il PI Portualità turistica ha ricoperto molteplici valenze: ha connesso il Cilento con il restante sistema campano turistico e dei trasporti (si pensi, a titolo di esempio, alle corse giornaliere del Metrò del

<sup>5</sup> In realtà, nel territorio preso in esame vi sono altri due PI: l’Itinerario culturale minore Antica Volce e il PI Filiera termale. Data, tuttavia, l’eseguità dei comuni coinvolti rispetto a quelli presenti nell’area di studio, tali progetti non verranno analizzati.

Mare<sup>6</sup> che collegano, nel periodo estivo, la costa cilentana all’isola di Capri ed al polo di Napoli); ha promosso un sistema di mobilità “alternativo” maggiormente sostenibile per il territorio; ha incentivato un turismo alternativo catalizzando la fascia turistica dei diportisti nautici; ha valorizzato l’identità complessiva di ciascun ambito a partire dai nodi dei porti, agevolando, grazie alla creazione di una “porta”, l’intersezione tra la fascia costiera e le linee di penetrazione verso il territorio regionale interno.

Nell’ambito di una rassegna degli strumenti orientati alla promozione turistica del territorio, è interessante menzionare anche il Programma di Sviluppo Locale (PSL) “CILENTO ReGeneratio”, promosso dall’omonimo Gruppo di Azione Locale (GAL)<sup>7</sup> a valere sul Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013. Sebbene esso non rappresenti un vero e proprio strumento di governo del territorio, nasce da un’esperienza di continuità della programmazione di un’area e presenta la peculiarità di riunire soggetti pubblici e privati con la finalità dello sviluppo integrato turismo/economia locale.

Sulla scorta dei positivi risultati di un progetto finanziato dal PI Parco, la comunità locale ha avviato un percorso di animazione territoriale delle aree interne del Cilento che ha visto protagonisti in primo luogo i soggetti privati: essi hanno realizzato una rete operativa creata in sinergia con i soggetti pubblici, costruendo il cosiddetto *milieu* locale che, nel marketing territoriale, costituisce la base per lo sviluppo di un’area (Caroli, 1999, Camagni, 1994).

Il PSL si propone di introdurre un modello di sviluppo locale promuovendo, oltre alla valorizzazione delle risorse naturali e culturali, la creazione di un sistema di *governance* gestionale ed organizzativo a servizio delle piccole imprese agricole, artigianali e agro-industriali<sup>8</sup>: ciò significa, come è evidente, legare a doppio filo il turismo con la produzione locale e garantire la possibilità di costruire in maniera concreta le potenzialità realmente esistenti per uno sviluppo economico integrato del territorio, in linea con quanto auspicato dalla fi-

<sup>6</sup> Dall’estate del 2002, l’Assessorato ai Trasporti della Regione Campania, nell’ottica di potenziare le vie di comunicazione alternative a quelle terrestri, ha istituito un servizio di collegamento di Napoli e delle principali località marittime della Campania, cui è stata data la denominazione di Metrò del Mare. Attraverso l’istituzione di diverse linee marittime veloci (sono oggi ben 6), si sono così interconnessi 20 porti della regione, compresi tra Monte di Procida, a nord, e Sapri, all’estremità meridionale della costa regionale.

<sup>7</sup> I GAL rappresentano una forma di partenariato locale istituita nell’ambito delle iniziative comunitarie Leader a sostegno delle comunità rurali. In particolare, il GAL Cilento ReGeneratio è costituito da 38 Comuni, da due Comunità Montane, dall’Unione dei Comuni Alto Calore e da 114 operatori economici locali.

<sup>8</sup> Sulla scorta dei risultati del progetto “Turismo rigenerativo nelle Gole del Fiume Calore” ed in stretta simbiosi, quindi, con il PSL “CILENTO ReGeneratio”, è stato inoltre finanziato con il PSR il Progetto Integrato di Filiera (PIF) “Il coltivare rigenerativo”: si tratta di un progetto che si pone lo scopo di mettere in rete le piccole e frammentate attività agricole nel campo olivicolo-oleario per costituire uno sviluppo economico che, nel tempo, possa affermarsi ad una scala più ampia di quella locale e trainare anche i restanti prodotti di nicchia delle aree interne, valorizzando al contempo i paesaggi storico culturali e le lavorazioni tradizionali locali.

losofia di fondo dell’intero progetto di ricerca. La trasversalità del settore turistico e la ricchezza del territorio campano fanno sì che il turismo sia indicato, sebbene con pesi e valenze differenti, come strategia di sviluppo sostanzialmente in tutti i documenti di pianificazione e programmazione territoriale.

A questo si aggiunge una complessa articolazione di enti che, in maniera più o meno operativa, governano e gestiscono lo sviluppo del territorio: il risultato è una molteplicità di strumenti vigenti, che molto spesso purtroppo non agiscono in completa coerenza e sinergia anche a causa, appunto, della loro numerosa consistenza (basti pensare che il territorio del Cilento è soggetto all’azione amministrativa della Regione Campania, della Provincia di Salerno, delle sette Comunità Montane e dell’Ente Parco, ciascuno operante con almeno uno strumento di propria competenza). Parallelamente alla gestione ordinaria, vi è poi quella straordinaria - sempre in capo alla Regione - legata alla programmazione dei fondi strutturali europei (i Programmi Operativi) che erogano fondi per lo sviluppo in modo costante e cospicuo.

Con una lettura alternativa, è possibile suddividere gli strumenti tra quelli che considerano il turismo come una vera e propria strategia e quelli che invece lo inglobano in obiettivi più diversificati. Ne emerge che entrambi i programmi europei, il PTCP ed il Piano Parco, con il supporto del DSP<sup>9</sup>, individuano il turismo come un asse prioritario di intervento. Dei restanti, il PTR vi dedica in effetti un’attenzione particolare, mentre il Piano del Paesaggio ed il Piano GIZC guardano al turismo come ad un settore sì da sviluppare, ma anche da governare in maniera oculata perché potenzialmente nocivo per la tutela e la salvaguardia del territorio.

Nonostante la priorità comune, l’eterogeneità dell’approccio è tuttavia forte: alcuni di questi strumenti prediligono, ad esempio, forme particolari di turismo (si pensi, ad esempio, al PSR che è naturalmente orientato verso un turismo rurale), altri suddividono il Cilento in aree differenti (è questo il caso del PTCP che diversifica la strategia turistica per il Cilento costiero, il Cilento interno ed il Vallo di Diano), altri ancora (come il Piano del Parco o il PTR)

Tab. 1 - Quadro degli Enti di gestione dell’area e dei relativi strumenti

<i>Regione campania</i>	Piano Territoriale Regionale (PTR); Programma Operativo (PO) FESR 2007-2013; Programma di Sviluppo Rurale (PSR) 2007-2013
<i>Provincia di Salerno</i>	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)
<i>Comunità Montane</i>	Piano di Sviluppo Socio-Economico (PSSE)
<i>Ente Parco</i>	Piano Parco (PP); Piano del Paesaggio; Piano per la Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC); Documento Strategico Preliminare (DSP) 2007-2013

<sup>9</sup> Il DSP non rappresenta, in effetti, un vero e proprio strumento di governo del territorio, ma costituisce il quadro di riferimento per le politiche del Parco in coerenza con la programmazione 2007-2013 (e pertanto con l’uso dei fondi europei).

guardano al turismo non solo dal punto di vista della promozione delle risorse locali ma anche relativamente ad un miglioramento dell’offerta turistica. Il *leit motiv* che attraversa in modo più o meno evidente tutti i piani e i programmi è quello della sostenibilità del turismo: in un quadro normativo così diversificato, sembra quindi questo l’elemento forte rispetto al quale valutare la coerenza degli strumenti settoriali con quelli generali vigenti sull’area. Sotto questo aspetto, resta chiaro che i progetti citati in precedenza rispondono in larga parte agli indirizzi sovra-ordinati, segnatamente per quanto concerne l’interpretazione del turismo come veicolo per la valorizzazione delle risorse territoriali. Pur presentando una buona coerenza programmatica, resta però da evidenziare che i progetti ne rispecchiano la frammentazione: essi hanno peccato di una strategia realmente sistemica che potesse incrementare la “massa critica” degli interventi a favore di uno sviluppo coeso ed equilibrato del territorio.

Alla luce di quanto sin qui esposto, risulta chiaro che una strategia opportuna per lo sviluppo del Cilento non deve cercare nuove “fonti di ispirazione”, ma deve piuttosto ripartire da quanto costruito sino ad ora. Ogni strumento territoriale, infatti, privilegia aree specifiche o esalta settori particolari di intervento: sembra quindi ragionevole proporre che si proceda alla costituzione di un “meta-piano” che ricucia gli interventi esistenti e si preoccupi di mantenere una continuità di quelli nuovi rispetto al passato.

Considerato, infatti, che ciascuno strumento immagina lo sviluppo di reti (rete dell’accoglienza, rete naturale e culturale, rete infrastrutturale) che però rimangono sostanzialmente separate, la finalità del piano potrebbe essere quella di creare una “rete di reti”, che preveda una integrazione sostanziale dei singoli assi di sviluppo del settore turistico. Resta inteso che il soggetto più idoneo a gestire una simile proposta sia proprio l’Ente Parco, eventualmente anche attraverso la definizione di linee guida all’interno delle quali incardinare progetti e interventi finanziati direttamente dai fondi regionali e quindi svincolati dalle risorse dell’Ente stesso.

Nel farlo, è fondamentale ripartire dalla visione del Cilento come *unicum* territoriale: lo scoglio è proprio quello di superare la barriera Cilento costiero/Cilento interno, creando delle iniziative e dei percorsi che presentino al turista un’area fruibile dal punto di vista balneare, naturalistico, enogastronomico e culturale, con un’offerta ricettiva che sia capace di prospettare al turista che arriva l’intero sistema di offerta che ha a disposizione.

Sulla scorta delle *best practice* evidenziate nel caso studio, è essenziale che quanto previsto venga articolato secondo le politiche di intervento attualmente presenti sul territorio e ripensato anche sulla scorta dei vincoli che gli strumenti territoriali generali presentano, in modo da inserirsi in uno schema di gestione già rodato e consolidato e con la possibilità di non generare sovrapposizioni tra ruoli, soggetti ed obiettivi di sviluppo territoriale.

## *Valle del Crati* *Multifunzionalità e rinnovamento programmatico*<sup>1</sup>

di Maria Colucci, Annunziata Palermo, Maria Francesca Viapiana

### **Esiti a confronto di buone pratiche per la definizione di compatibili linee programmatiche di intervento**

Considerando la pianificazione territoriale come una varietà di modelli di governo del territorio che implicano l’utilizzo di approcci differenti di programmazione, progettazione, valutazione, gestione e monitoraggio delle trasformazioni e delle forme di regolazione dei processi fisici e socio-economici (Palermo, 2011), delineata la preliminare forma emergente del territorio, altresì connessa alle richieste della società contemporanea che “vive” tali territori (sia pubblica che privata), le buone pratiche utili per la definizione di compatibili linee programmatiche di intervento, in riferimento alla tematica trattata, possono riguardare diverse tipologie di strumenti. Mediante tali strumenti vengono definiti, dunque, i criteri strategici di sintesi utili a perseguire, valutare e gestire adeguate azioni di sviluppo locale sostenibile, mettendo in relazione tematiche ormai complementari alla pianificazione territoriale, tra cui il turismo e in particolare la sua declinazione in riferimento al paesaggio rurale.

Per cui, per come già evidenziato in riferimento alla tematica del paesaggio, tra i casi di livello nazionale, in primo luogo occorre ricordare quelli del Veneto e del Trentino, ma anche della Toscana e della Lombardia, che considerano, all’interno dei piani territoriali regionali, nonché di alcuni specifici strumenti di programmazione provinciali, la tutela e la valorizzazione del paesaggio strettamente connessa ai sistemi e alle pratiche agricole sviluppate in diverse forme e in diversi tempi dalle popolazioni locali, anche al fine di evolvere in termini di sviluppo turistico. Come già dichiarato, in tal senso queste regioni hanno definito il “modello” e la “scala” territoriale in cui organizzare le azioni strategiche di sviluppo e le scelte pianificatorie conseguenti, nonché,

<sup>1</sup> Il contributo è da assegnare in parti uguali a tutti gli autori.



a monte di tutto, l’“approccio” alla “lettura” del paesaggio in relazione al suo intimo legame con il tipo di immagine identitaria dei luoghi e delle comunità locali che dovrebbe essere trasmessa all’ospite-turista.

I casi specifici, inoltre, hanno cercato di creare le condizioni utili per ric collegare gli “indirizzi” dei propri strumenti di pianificazione sovra-comunali alle “politiche” in materia agricola proprie del Piano di Sviluppo Rurale e di specifici Piani settoriali e alle “azioni” di contrasto al degrado ambientale messe in atto da privati e dai vari soggetti istituzionali preposti, sia in termini normativi che contributivi. L’obiettivo è dunque quello di favorire una rinnovata cura del territorio rurale e una ripresa di configurate attività economiche che vi si possono utilmente svolgere, sia produttive principali che di commercializzazione dei prodotti, comunque integrative di un progetto complessivo di qualificazione dell’offerta di ospitalità e dei servizi connessi, forte dell’attrattiva di luoghi ben mantenuti.

A tal proposito, in riferimento al campo di applicazione di riferimento occorre sottolineare quanto di positivo è stato realizzato dai Gruppi di Azione Locale (GAL), ovvero partenariati locali regolarmente costituiti e beneficiari dell’iniziativa Comunitaria Leader, che rappresentano l’espressione equilibrata e identificativa dei soggetti istituzionali e socio-economici del territorio. I GAL hanno il compito di elaborare la strategia di sviluppo del territorio rurale in cui operano seguendo le direttive previste dal programma leader regionale (PSR) articolato in Sezioni, Misure e Azioni e sono responsabili della sua attuazione.

Tra le diverse esperienze presenti in campo nazionale si vuole fare riferimento a quanto realizzato dalla Regione Puglia con il progetto “Promuovere il sistema turistico locale sostenibile pugliese”. L’obiettivo del progetto in esame, per come dichiarato all’interno dello stesso, è quello di promuovere il sistema turistico locale sostenibile attraverso l’integrazione e la qualificazione del sistema ricettivo con il patrimonio culturale e paesaggistico locale. Puntare alla sostenibilità locale dunque assume un duplice significato: da un lato significa individuare quei processi di miglioramento delle performance ambientali indirizzati alle strutture alberghiere che caratterizzano l’offerta turistica dei territori coinvolti e dall’altro significa associare e valorizzare il patrimonio rurale ricco di prodotti locali, cultura, storia, artigianato e itinerari turistico-culturali.

Per il turismo, infatti, più che per ogni altro settore economico, le risorse ambientali costituiscono la principale materia prima per la propria funzione produttiva, anche se in alcuni casi il sistema turistico, se non opportunamente codificato, può rappresentare il principale rischio per l’ambiente e per il patrimonio culturale e paesaggistico locale.

L’attuale *framework* normativo continua a trattare la qualificazione dei sistemi turistici locali per componenti separate dalla qualificazione ambientale del sistema ricettivo alla valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggi-

stico locale. Pertanto, tale progetto si propone di sostenere il miglioramento della qualità e della quantità dei servizi turistici, in sinergia con le imprese del settore agricolo, commerciale, artigianale, con Enti Pubblici, associazioni e altri soggetti, al fine di introdurre servizi al turismo rurale, promuovere sistemi di rete di supporto (es. creare centri di informazione di servizi turistici, che promuovano i prodotti tipici e locali, itinerari enogastronomici, etc.) e accrescere l’attrattività dei territori rurali.

I GAL coinvolti, in definitiva, si propongono di promuovere la cooperazione interterritoriale al fine di costituire una rete di sistemi turistici locali sostenibili promossa congiuntamente a livello locale ed internazionale, portando a fattore comune quanto presente a livello regionale in termini di promozione e informazione sul turismo.

Oltre ai suddetti strumenti che nel tempo si sono aperti alla visione strategica mediante l’inserimento di estensioni e incrementi procedurali sia in termini di programmazione che di valutazione e gestione, si vogliono ricordare altri strumenti, che testimoniano maggiormente l’assunzione di un atteggiamento più “creativo”, teso alla sperimentazione di nuove modalità di governo e trasformazione del territorio, nelle quali sapere locale e sapere esperto collaborano per avviare azioni innovative fondate su modalità contrattuali di impegno: le *Chartes du paysages* in Francia, la *Carta del paisatge* in Spagna, ma anche azioni avviate nel contesto italiano, come il Parco delle Cinque terre, e la sperimentazione di forme innovative di concertazione tra istituzioni e associazioni, movimenti, soggetti sociali che operano sul territorio<sup>2</sup>.

Ma nello specifico si vuole concentrare l’attenzione su “nuovi” strumenti di pianificazione, altresì menzionati all’interno della tematica paesaggio del presente progetto di ricerca, che superano la visione vincolistica dell’area protetta, tipica del parco naturalistico, per aprirsi verso l’utilizzazione integrata degli spazi rurali, a partire dalla loro riqualificazione produttiva che comprende al suo interno regole per la valorizzazione paesistica, ecologica, turistica e fruttiva: il *parco agricolo multifunzionale* e i *programmi agro-urbani*.

In particolare il concetto di parco agricolo è disceso dall’intersezione di due tipologie territoriali e ha l’obiettivo di progettare le funzioni multisettoriali attribuite agli spazi agroforestali. Le suddette tipologie territoriali coincidono con: l’*ambiente peri-urbano* che esprime forte domanda di nuova ruralità dei suoi abitanti e l’*ambiente rurale* in forte conversione verso la multifunzionalità. Le funzioni multisettoriali dell’agricoltura, invece, si riferiscono a tutte quelle attività che affiancano la produzione di beni alimentari e materie prime ad uso non alimentare con la fornitura di servizi di varia natura

<sup>2</sup> L’Atelier dei Paesaggi e la Rete del Nuovo Municipio, ad esempio, sperimentano pratiche di democrazia partecipativa e di nuovi modelli di sviluppo fondati sulla valorizzazione dell’empowerment e delle risorse ambientali, sociali e culturali del territorio.

come la programmazione, la tutela, la gestione, il monitoraggio e la messa in valore del paesaggio rurale, attivando forme di solidarietà tra cittadini e produttori, nonché contribuendo a migliorare la qualità della vita, che a ben vedere possono trovare diretta traduzione nello sviluppo turistico sostenibile. Questa evoluzione viene favorita sia dalle nuove politiche europee in materia di disaccoppiamento, sia dalle nuove funzioni attribuite all'agricoltura, anche nei piani di sviluppo rurale<sup>3</sup>.

A livello internazionale sono due i contesti in cui si sviluppano tali modalità di intervento, ovvero la "regione" parigina e quella barcellonese. Due casi nei quali, pur nella loro differenziazione, le aree agricole assumono un ruolo fondamentale all'interno del progetto complessivo della città e nelle politiche di messa in valore del territorio periurbano, anche in termini di intrinseca evoluzione turistica.

A Barcellona si riscontrano diverse iniziative locali nei confronti delle aree agricole periurbane, che riconoscono il parco agricolo come strumento multifunzionale atto a garantire la qualità del loro ambiente di vita e lavorano per il riconoscimento istituzionale a scala regionale dei loro progetti. Diventando parchi agricoli-naturali della "Rete dei parchi della regione metropolitana", ovvero nodi appartenenti all'Anello verde, assumono infatti un carattere di invarianza.

Nell'Ile de France, invece, le aree agricole periurbane assumono un ruolo di progetto di sviluppo locale, la cui gestione è affidata a programmi agro-urbani volti ad instaurare processi partecipativi tra agricoltori e collettività sulle questioni della gestione, mantenimento e sviluppo delle aree rurali. Tali programmi propongono un insieme di azioni concertate che coinvolgono gli organismi tecnici, gestionali e finanziari, nonché gli altri utilizzatori degli spazi periurbani.

## Sintesi della sperimentazione territoriale

### *Caratterizzazione territoriale e parametri turistici di riferimento*

La Valle del Crati è posta in un contesto ambientale che comprende il Pollino a nord, la Sila a sud, ed altri rilievi montuosi che la separano dalle zone costiere del Tirreno e dello Ionio.

La valle è attraversata longitudinalmente dal fiume Crati, il più lungo della Calabria (81 Km) che ha origine in Sila e sfocia a nord-est sulla costa ionica nei pressi di Sibari, e dal fiume Esaro suo principale subaffluente (Viapiana, 2007).

In prossimità dalla piana che ospita l'alveo del Crati, il sistema viario di collegamento ha caratterizzato la conformazione morfologica della valle, producendo un addensamento infrastrutturale e nel contempo, con l'aumentare delle quote geodetiche, una forte rarefazione viaria che lascia in isolamento molti ag-

<sup>3</sup> Ferraresi e Rossi 1993; Donadieu 2008; Fanfani 2009, cit. in Magnaghi A. (2012).

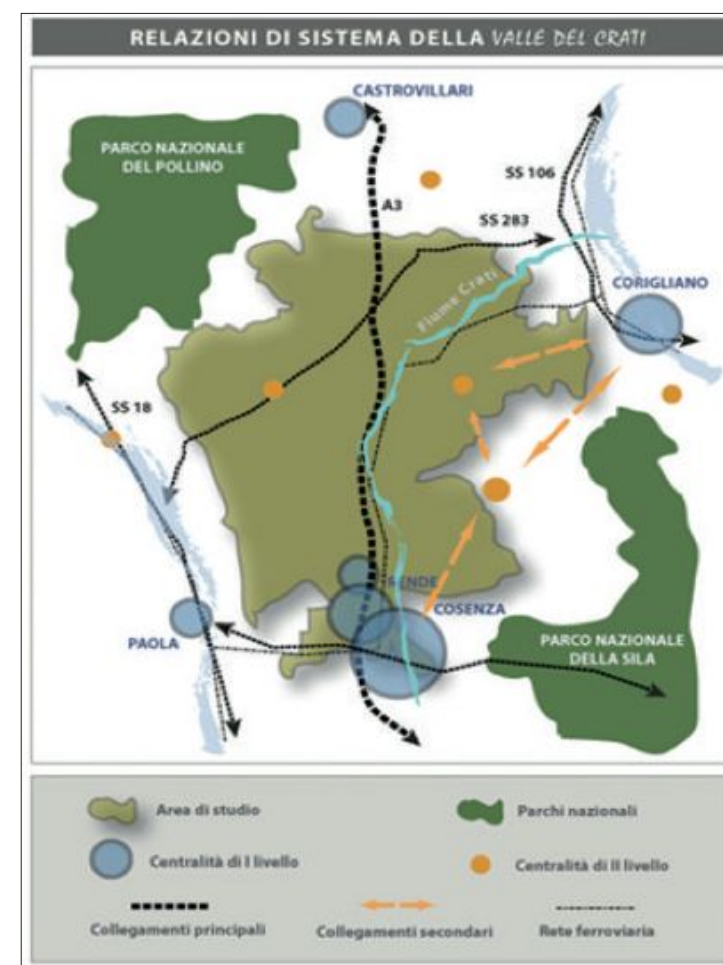


Fig. 1 - Rappresentazione delle caratterizzazioni fisiche e funzionali

glomerati urbani che si trovano così esclusi dagli assi di trasporto e di sviluppo.

Nonostante la vicinanza alla fasce costiere, l'area è essenzialmente chiusa su se stessa. Tuttavia, le maggiori opportunità mediante cui fondare gli obiettivi dello sviluppo locale del territorio sembrano proprio coincidere con gli aspetti connessi al "ritardo dello sviluppo".

Il territorio, infatti, è in gran parte naturale e integro, non asfissiato dalla cementificazione e caratterizzato da un settore agricolo esistente ma in difficoltà. Sarebbe pertanto necessario riattivare l'economia soprattutto dei piccoli centri che non possono certo concorrere con realtà prossime più attrattive (Pollino, Sila, coste), ma piuttosto proporsi come complementari all'offerta turistica limitrofa, sfruttando come attrattiva le peculiarità dei luoghi.

## Strumenti di programmazione, pianificazione e progettazione

Nell’ambito degli strumenti adottati ai fini dello sviluppo turistico dell’area di studio è certamente da sottolineare l’attività del Gruppo di Azione Locale (GAL) “Valle del Crati” che, mediante un approccio di tipo *bottom-up*, ha coordinato l’attuazione di molteplici progetti integrati orientati a promuovere lo sviluppo sostenibile del territorio interessato<sup>4</sup>. Diverse sono le iniziative attivate, tra cui si vuole ricordare il Piano di Sviluppo Locale i cui obiettivi si sostanziano in: qualificare le risorse culturali, naturali e il paesaggio rurale come parte integrante del sistema locale; incentivare la diversificazione produttiva per rafforzare l’economia locale e favorire la cooperazione tra imprese locali; qualificare, integrare e promuovere l’immagine del territorio; promuovere ai vari livelli la sostenibilità sociale ed ambientale.

Accanto alle esperienze condotte dal GAL, occorre sottolineare i Progetti Integrati per le Aree Rurali (PIAR), nonché i Progetti Integrati Territoriali (PIT), che rappresentano una modalità di attuazione del POR Calabria 2000-2006<sup>5</sup>.

Oltre ai suddetti strumenti, visto l’obiettivo di analizzare gli strumenti di programmazione utili ai fini turistici, si vuole ricordare la Delibera n.35 del 16/2006, nonché la legge regionale del 5 aprile 2008, n. 8. All’interno delle suddette disposizioni emerge la necessità di attivare una nuova organizzazione turistica per la Regione Calabria, affidando gli orientamenti programmatici al “Piano Regionale di Sviluppo Turistico Sostenibile”, il quale trova attuazione con i “Programmi Annuali”. Nella legge vengono, inoltre, definite le finalità dei Sistemi Turistici Locali e vengono istituiti: un marchio di qualità e il Comitato Istituzionale per le politiche turistiche; una struttura per la gestione del sistema informativo turistico regionale; una Carta dei Diritti del Turista.

## Strumenti di valutazione e di gestione

Gli strumenti di valutazione adottati nell’area di studio si riferiscono elusivamente agli impatti derivanti dalle azioni di piano sovra-comunale e

<sup>4</sup> Tra le diverse attività si ricordano: Programmi *Leader II* (1994-1999) e *Leader Plus* (2000-2006); Programma *Interreg IIIB*; Piano di Azione Locale (PAL) Valle del Crati (2001); Piano di Sviluppo Locale (PSL) Valle del Crati (2003).

<sup>5</sup> I PIAR si riferiscono ai Comuni che presentano un’elevata ruralità ed emergenze sociali, al fine di tutelare e valorizzare le risorse ambientali e paesaggistiche, diversificare ed integrare le attività agricole in una prospettiva di economia multi reddito, nonché frenare lo spopolamento delle aree rurali migliorando la qualità della vita. Nello specifico, il territorio in esame è stato oggetto dei seguenti progetti: PIAR 09 - Serre Cosentine; PIAR 19 - Valle del Crati (Area PIT Val del Crati); PIAR 21 - Alto Esaro (Comunità Montana Unione delle Valli). I PIT racchiudono azioni intersettoriali, strettamente coerenti e collegate tra loro, articolate in componenti progettuali con un unico fine comune dello sviluppo territoriale. Nello specifico, i Comuni che rientrano nell’area in esame sono stati interessati dai seguenti: PIT 2 - Medio Tirreno Cosentino; PIT 5 - Media Valle del Crati: Sistema Valle Crati; PIT 8 - Serre Cosentine.

comunale della pianificazione territoriale e urbanistica, non si hanno invece specifici riferimenti utili, in termini di valutazione, a strumenti volti all’incremento dell’intrapresa turistica<sup>6</sup>.

In merito a quanto contenuto all’interno degli strumenti di pianificazione adottati a livello sovra-comunale, nel Quadro Territoriale Regionale (QTR) a valenza paesaggistica, sono state dettagliate le componenti e le tematiche ambientali e sono stati articolati gli obiettivi generali e specifici, in riferimento a cui sono stati successivamente approfonditi gli obiettivi ambientali individuati nell’ambito dello Schema Territoriale, dello Schema di coerenza delle Reti e dello Schema di Assetto Paesaggistico, articolati complessivamente nei tre sistemi della pianificazione (insediativo, relazionale, naturalistico/ambientale) e dettagliati per Territori Regionali di Sviluppo.

Per quanto concerne, invece, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Cosenza, definite le componenti tematiche ambientali, in riferimento a cui sono stati individuati gli obiettivi di protezione ambientale, e la correlazione delle stesse con gli obiettivi specifici del piano, è stata condotta una valutazione finale sugli impatti ambientali di ogni singolo sistema, successivamente inserita in una matrice definitiva inerente gli effetti globali del PTCP sulle singole tematiche e/o componenti ambientali.

Infine, per quanto attiene la gestione il riferimento di maggiore interesse ai fini della tematica di analisi è quello inerente la struttura per la gestione del sistema informativo turistico regionale, definita all’interno della suddetta legge regionale in materia di turismo, al fine di utilizzare procedure di acquisizione, produzione, elaborazione e gestione di dati e di informazioni, finalizzati alla conoscenza del sistema turistico calabrese e al conseguimento degli obiettivi di sviluppo del turismo.

## Livello di integrazione degli strumenti di programmazione, valutazione e gestione

In termini fattivi l’integrazione degli strumenti e delle relative strategie viene realizzata a livello locale mediante la predisposizione della Valutazione Ambientale Strategica dei Piani Strutturali Comunali, che devono verificare la coerenza non solo con le normative comunitarie, nazionali e regionali, ma anche con gli

<sup>6</sup> Dal punto di vista normativo in Calabria è la Direttiva europea 2001/42/CE, recepita con il Regolamento Regionale n. 3 del 4 agosto 2008, che introduce la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) quale strumento di valutazione delle scelte di programmazione e pianificazione con la finalità di perseguire obiettivi di salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell’ambiente, di protezione della salute umana e di utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali. Si ricorda, altresì, che ai fini della valutazione nell’iter procedurale degli strumenti di pianificazione, la L.U.R. n.19 del 2002 introduce l’art.10 “Valutazione di Sostenibilità, di impatto Ambientale e Strategica”.



strumenti regionali sovra-ordinati, all'interno dei quali è altresì ricompresa la componente tematica del turismo. Facendo specifico riferimento ai contenuti dei succitati strumenti di pianificazione sovra-comunali, gli indirizzi utili a garantire un adeguato livello di integrazione possono essere sintetizzati come di seguito.

In riferimento al Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica (QTR/P), il territorio della Valle del Crati ricade all'interno di due Territori Regionali di Sviluppo (TRS): *TRS MET 1 – Territorio metropolitano di Cosenza-Rende e dei Casali* (art. 23) e *TRS RUR 12 – Territorio rurale della Media Valle del Crati* (art. 24). Nel *TRS MET 1*, ricadono i Comuni di Rende, Montalto Uffugo, Rose e Zumpano. Il ruolo che il QTR/P assegna a questo territorio è quello di polo principale della creatività, della ricerca e formazione, dell'innovazione e dello sviluppo tecnologico, un ruolo legato soprattutto alla presenza dell'Università della Calabria e dei centri di eccellenza che essa ospita nel settore della ricerca scientifica e tecnologica. Tale ruolo è confermato anche dal POR 2007-2013 che prevede la localizzazione nel territorio metropolitano cosentino di due importanti poli per l'innovazione e la ricerca (Tecnologie dell'informazione e delle telecomunicazioni e Tecnologie dei materiali e della produzione). A tali fini, si prevede il ridisegno e la riqualificazione dell'intero territorio metropolitano, in termini sia infrastrutturali che di miglioramento delle qualità ambientali e abitative, con l'offerta di adeguati servizi e con la ridefinizione dello spazio pubblico. Parallelamente si punta sulla tutela e valorizzazione delle identità culturali dei centri minori, nonché del paesaggio rurale che rischia di essere cancellato dalla crescita metropolitana caotica e diffusa. In tal senso si muovono anche i due PIT che interessano il TRS (Valle Crati e Serre Cosentine). Il *TRS RUR 12*, invece, racchiude i Comuni di Altomonte, Lattarico, Cervicati, Malvito, Mongrassano, Roggiano Gravina, Rota Greca, San Benedetto Ullano, Fagnano Castello, Santa Caterina Albanese e Cerzeto. Il QTR/P assegna a questo territorio un ruolo fondamentale ai fini del turismo ecosostenibile, dell'agricoltura dei prodotti tipici, dell'artigianato di qualità, riconoscendo il capitale sociale identitario come patrimonio da tutelare e da valorizzare ai fini dello sviluppo sostenibile, mediante l'innalzamento delle dotazioni di servizi e infrastrutture, la creazione di reti insediative più coese e di qualità. Obiettivo primario è, dunque, la messa a sistema delle risorse locali presenti facendole diventare motore di un modello di sviluppo ad alta sostenibilità ambientale, prevedendo adeguate politiche di valorizzazione delle potenzialità locali, integrate con azioni di recupero e di tutela delle risorse ambientali esistenti.

Quanto esplicitato in merito al QTR/P trova maggiore esplicitazione e dettaglio operativo all'interno del PTCP di Cosenza, in cui sono previste una serie di azioni specifiche, orientate a promuovere lo sviluppo turistico dell'area della Valle del Crati e riferite parallelamente al sistema ambientale e culturale, al sistema infrastrutturale e al sistema insediativo-economico.

## Le riverberazioni dell'azione programmatica sul territorio

Ad oggi non si registrano particolari riverberazioni di merito se non riferite alla programmazione regionale 2000-2006; ciò è dovuto alla lenta applicazione della legge regionale urbanistica e sul turismo che, in una visione integrata, potrebbero ingenerare elementi di sviluppo locale all'interno dell'area in esame, che si presenta come un sistema turistico potenziale.

Ai fini di una concreta realizzazione, particolare ruolo nella strutturazione normativa regionale è riservato agli strumenti di pianificazione e programmazione locale, in riferimento a cui, secondo i dettami sovra-comunali si possono desumere “potenziali” riverberazioni positive applicabili sul territorio in esame: valorizzazione della montagna e delle aree rurali, mediante azioni di tutela delle aree agricole e delle produzioni di pregio, nonché mediante la promozione di forme di turismo sostenibile; contenimento del consumo delle risorse naturali, assicurando anche la tutela della qualità dell'aria, delle acque, dei sistemi biologici e della fertilità dei suoli; riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, evitando le tendenze dispersive dei processi insediativi; ottimizzazione della distribuzione dei servizi sul territorio, migliorandone la qualità e l'accessibilità, nonché incremento della dotazione e della qualità del verde in ambito urbano; recupero architettonico e funzionale dei centri storici, privilegiandone e favorendone il riuso ai fini abitativi e/o di servizio, nonché incentivando il ritorno delle attività artigianali di tradizione; riqualificazione, ristrutturazione e adeguamento della viabilità esistente, allo scopo di limitare il consumo di territorio; recupero e riutilizzo delle linee ferroviarie dismesse, nonché riqualificazione delle aree di stazione e realizzazione degli scali merci; recupero degli antichi percorsi nelle aree interne (con particolare riferimento alle aree tutelate) con l'impiego di materiali ecocompatibili.

## Definizione di possibili nuove strategie di intervento

Quanto emerso dai suddetti studi di analisi induce a riflettere sulla necessità di avvalersi di un nuovo linguaggio di analisi, di progetto e di gestione che, partendo dalla considerazione che il territorio rurale è un sistema di persone, diritti, istituzioni, nonché un sistema di attività e di risorse, sia in grado ridefinire, in un'ottica di insieme, le strategie di intervento volte a potenziare i valori identitari del territorio rurale, integrando gli stessi con rinnovati processi di sviluppo finalizzati a produrre ricchezza durevole.

Per poter conseguire tali risultati, facendo riferimento alle buone pratiche analizzate in contesti nazionali e internazionali ad ugual vocazione territoriale, occorre partire dal presupposto secondo cui la multifunzionalità degli spazi rurali, al centro delle politiche incentrate sulle relazioni sinergiche fra città e

campagna, caratterizza il rinnovamento del concetto di bioregione (Magnaghi, 2009), inducendo una inversione di tendenza rispetto al processo che dal secondo dopoguerra ha portato ad uno spopolamento fisico e funzionale della collina, della montagna e degli entroterra costieri, elementi che nel loro insieme caratterizzano l'intera immagine della Valle del Crati. Risulta evidente, dunque, che, al fine di attivare una adeguata riconfigurazione dell'unità paesaggistica in oggetto, occorre prendere atto che i territori rurali non possono essere più regolati con i vecchi criteri riservati alle zone agricole, in quanto esse non rispondono solo ed esclusivamente alle prestazioni agricole tradizionali.

Nello specifico le strategie di intervento di base, utili a riconnettere gli strumenti di programmazione e pianificazione classica con quelli di nuova generazione su cui si fondano altresì le politiche di sviluppo turistico, possono essere così sintetizzati: ridefinizione del rapporto città-campagna; attivazione di reti di paesi ad alta qualità dell'abitare, contenendo la diffusione urbana nei territori agricoli, qualificando le interrelazioni materiali ed immateriali e riconquistando la fertilità dei suoli; messa in opera di "parchi agricoli", all'interno dei quali concentrare le funzioni multiple di territori rurali, ovvero produzione di qualità, ospitalità diffusa, servizi ambientali a supporto della stanzialità residenziale e turistica. Tali strategie di intervento sottendono un unico scenario previsionale che, declinato in fase di progettazione, nonché di valutazione e gestione, si sostanzia nella definizione di un sistema turistico locale a vocazione agro-forestale, all'interno del quale generare sviluppo auto-sostenibile mediante la riconfigurazione dei caratteri ambientali e rurali, primo fra tutti quelli connessi alla presenza del fiume, elemento connettore e generatore di territorialità e rinnovate immagini paesaggistiche, nonché la valorizzazione delle relazioni fruttive fra interno e costa.

## *Val di Noto*

### *Raffronti tra politiche regionali, la Regione della Rioja*

di Francesco Martinico

La valutazione dei processi di pianificazione di varia natura attivi nell'ultimo decennio è un importante passo per verificare la rilevanza ed incidenza del sistema turistico all'interno degli strumenti di governo del territorio.

Le esperienze di pianificazione nell'ambito siracusano rilevano una generale attenzione ai temi del turismo così come, contemporaneamente, una mancanza di visione strategica complessiva e una conseguente elevata dispersione delle risorse pubbliche provenienti da fondi di matrice europea e non.

Il raffronto con l'esperienza della regione della Rioja in Spagna qui proposto nasce dalla marcata similitudine con la provincia siracusana sia in termini dimensionali che di ruolo assunto dalle due aree all'interno dell'offerta turistica europea.

La Rioja ha scontato un iniziale ruolo marginale nell'economia turistica iberica, è diventata oggi punta di diamante del turismo eno-gastronomico ed è tra le regioni vinicole più riconosciute al di fuori di Francia e Italia, grazie ad un *marketing* territoriale che ha affiancato al *brand* vino una serie di caratteristiche territoriali complementari tese a rafforzare l'immagine della regione (archeologia, natura, cultura).

L'integrazione tra elementi che garantiscano a livello internazionale un riconoscibile *brand* territoriale (archeologia, mare) e altri complementari (beni archeologici diffusi, centri storici minori, natura) non risulta invece ancora consolidata a Siracusa, nonostante la crescente attenzione a questi temi sia da parte della pianificazione tradizionale (specialmente a scala provinciale), sia delle esperienze di programmazione negoziata. Queste ultime, in particolare, hanno prodotto piccoli ed isolati interventi di promozione del patrimonio architettonico ed ambientale con un basso livello di integrazione e una ricaduta non significativa sul sistema turistico provinciale.

## Il caso della Rioja

La *Comunidad Autonoma* della Rioja<sup>1</sup> ha un peso turistico secondario, in termini di presenze, rispetto alla regioni turistiche principali della Spagna ma tuttavia confrontabile rispetto alla provincia di Siracusa. Nel 2010, il totale delle presenze turistiche era di 891.000 circa nelle strutture alberghiere e di 1,359 milioni quelle complementari per un totale di 2,55 milioni, a fronte di un numero di presenze, in provincia di Siracusa, di 1,17 milioni circa (769.000 italiani e 397.000 stranieri mentre gli arrivi sono di 209.000 e 104.000 rispettivamente)<sup>2</sup>. Considerato che la dimensione territoriale della regione spagnola è superiore al doppio della provincia di Siracusa, le due aree risultano avere un peso turistico confrontabile.

Nella Rioja l'esperienza di promozione del turismo enologico e gastronomico, attraverso le strade del vino, viene avviata nella regione sin dagli anni '70 con uno scarso successo iniziale che muta radicalmente grazie a diverse azioni a scala nazionale (Lopez-Guzman, 2009). Un ruolo rilevante fu svolto dall'utilizzazione dei Fondi europei, con i quali fu avviato un programma *Leader*; all'inizio degli anni '90, nella zona de La Sierra. Esso riguardava cinque tipologie di attività turistica: vino e gastronomia, paleontologia, patrimonio naturale e culturale, arrampicata sportiva e escursionismo, termalismo. Lo scopo del programma era quello di convincere le popolazioni locali sui benefici delle intraprese turistiche. Nonostante alcune resistenze iniziali, il modello proposto basato su attività integrative all'agricoltura per un turismo di nicchia, incontrò l'interesse degli imprenditori più giovani. Furono organizzati brevi corsi per guide turistiche prodotti materiali informativi e finanziati un centro viste e interventi nel settore del turismo rurale (Nitsch e van der Straaten, 1995).

Di particolare importanza per lo sviluppo turistico della regione è stata la creazione di una strada del vino, a partire dai primi anni '70. Il vero impulso alla promozione dell'eno-turismo fu dato dall'istituzione della associazione spagnola delle città produttrici di vino (Acevin) nel 1994. Questa associazione si è fatta carico della metodologia e della formazione che si sono rivelate fondamentali per trasformare le prime iniziative in una realtà affidabile ed efficace (Lopez Guzman et al., 2009).

Un ulteriore slancio fu dato dal piano di certificazione del turismo di qualità nel periodo 2000-2006, a seguito del quale furono definite le strade del vino ufficiali (*Rutas del Vino de Espana*). Il risultato è stato la creazione di 19 strade del vino di cui 13 già certificate nel 2009. Il programma di certificazione del Ministero del Turismo prevede controlli e sanzioni, in modo da

<sup>1</sup> Per una descrizione sommaria della regione della Rioja cfr. il contributo sul Paesaggio di Martinico, La Greca in questo volume.

<sup>2</sup> Fonti: Eurostat (2012).

garantire la qualità dei servizi offerti. Le strategie di sviluppo definite dal recente Piano Strategico<sup>3</sup> includono la componente turistica all'interno di una visione integrata ben più ampia e ambiziosa che punta ad uno sviluppo diversificato basato su attività ad elevato valore aggiunto e sulla valorizzazione del capitale umano. La componente turistica comprende il rafforzamento di diversi aspetti già presenti nella strategia turistica come l'eno-turismo, la cultura<sup>4</sup>, le attività commerciali, la gastronomia, il turismo montano e l'ambiente.

## Turismo e pianificazione - Le sperimentazioni territoriali

### *La scala provinciale*

Nel territorio siracusano il turismo, è oggetto di interesse, in misura diversa, da parte di molteplici strumenti di pianificazione, tradizionali e non. Tra i primi, il recente Piano Provinciale<sup>5</sup> affronta i temi del turismo, del paesaggio e della mobilità in modo trasversale all'interno delle tre linee strategiche individuate<sup>6</sup> attraverso una serie di obiettivi e azioni correlate.

Particolare peso è dato alla proposta di una nuova rete di mobilità dolce, tesa a migliorare l'accessibilità ad aree che accolgono siti archeologici o di alto valore ambientale, connettendoli in un sistema a rete e promuovendo in tal modo gli spostamenti a piedi, in bicicletta e a cavallo, da svolgere in percorsi a valenza paesaggistica.

Altro punto qualificante è la valorizzazione del patrimonio culturale diffuso, caratterizzato da un minuto, e a volte misconosciuto, sistema di beni archeologici e monumentali minori e di testimonianze delle attività agricole e produttive storiche come, ad esempio, il sistema delle masserie o delle recinzioni, realizzate in pietra a secco.

Quest'ultimo è un patrimonio fragile e poco valorizzato che costituisce una ricchezza unica e preziosa del territorio. A tale sistema si affianca una presenza di beni archeologici, già assoggettati a vincoli o soltanto individuati dalle istituzioni competenti, ma che sono al di fuori del consolidato ma limitato circuito di aree archeologiche oggi mete di visita.

Altro obiettivo del Piano Provinciale è quello dell'integrazione dei centri urbani minori nei circuiti turistici provinciali, da affiancare ai luoghi di rico-

<sup>3</sup> Cfr <http://estrategiarioja2020.com>.

<sup>4</sup> In questo campo si registrano iniziative che riguardano le origini della lingua, e il richiamo alla presenza di una parte del Camino de Santiago che attraversa la regione.

<sup>5</sup> Il Piano Provinciale di Siracusa è stato adottato dal Consiglio Provinciale nel mese di Dicembre 2011 ed è attuale (luglio 2012) in corso la procedura di approvazione regionale. Cfr. [http://sit.provincia.siracusa.it/ptp\\_1/index\\_1.htm](http://sit.provincia.siracusa.it/ptp_1/index_1.htm).

<sup>6</sup> Il sistema delle risorse culturali ed ambientali, l'armatura urbana e il sistema della produzione industriale, le infrastrutture della mobilità e dei trasporti.



nosciuto valore storico-artistico, due dei quali (Noto e Palazzolo Acreide) hanno ricevuto il riconoscimento dell'Unesco nel 2002. Azioni quali il miglioramento della dotazione museale e l'incremento dell'offerta di strutture ricettive di alto livello potrebbero potenziarne l'attrattività, arricchendo l'offerta di fruizione turistica di tali centri. In questa direzione, il Piano Provinciale propone la creazione di una filiera del turismo culturale che vada dall'accoglienza, al trasporto, alla ricettività, ai servizi, fino al commercio e all'informazione. L'integrazione del sistema dei beni culturali di interesse turistico, attualmente non presenti nel tradizionale circuito di visita, deve diventare prioritario e deve essere affiancato anche da nuove modalità d'uso (spazi espositivi innovativi, supporti multimediali) di tali beni che ne permettano una fruizione destagionalizzata e maggiormente aperta alle comunità locali.

Un'altra importante strategia del Piano Provinciale è rappresentata dalle azioni sul sistema del trasporto su ferro, da attuarsi principalmente attraverso un miglioramento delle connessioni con gli aeroporti della Sicilia orientale (Catania e Comiso) e con adeguate azioni relative ai sistemi di trasporto pubblico locale (creazione di aree di scambio intermodale) e alla rete viaria provinciale e regionale<sup>7</sup>. Tali azioni comprendono anche la creazione di nodi di interscambio treno/bici e auto/bici in prossimità di alcuni dei principali nodi urbani e periurbani e la creazione di nuove fermate turistiche in corrispondenza di riserve naturali e aree archeologiche. Occorre precisare tuttavia, che tutte le azioni proposte dal Piano Provinciale si scontrano con i limiti di non prescrittività derivati dalla normativa regionale in materia di pianificazione provinciale (Martinico, 2009).

*La scala comunale*

Un'analisi della rilevanza del turismo sulle scelte di pianificazione comunale è stata condotta a partire da una recente mosaicatura degli strumenti urbanistici, dove sono state selezionate tutte le occorrenze delle legende dei piani regolatori dove compaiono parole chiave quali: "turismo", "alberghiero", "stagionale". In tal modo sono state individuate 92 previsioni di piano per quasi 2.200 ha (Fig. 1), suddivise per il 64% in previsioni per insediamenti alberghieri, 33% per residenze stagionali e per un residuo 3% per insediamenti a carattere misto (alberghiero/residenziali). Incrociando tali previsioni con il sistema dei tessuti insediativi si evidenzia come esse si localizzino prevalentemente in corrispondenza dell'urbanizzato diffuso costiero. Queste previsioni, vanno quindi in direzione di un'ulteriore consumo di suolo di una zona già fortemente interessata da un'urbanizzazione

<sup>7</sup> Cfr. a tale proposito il contributo sulla Mobilità di Ignaccolo, Inturri, Rubulotta in questo volume.

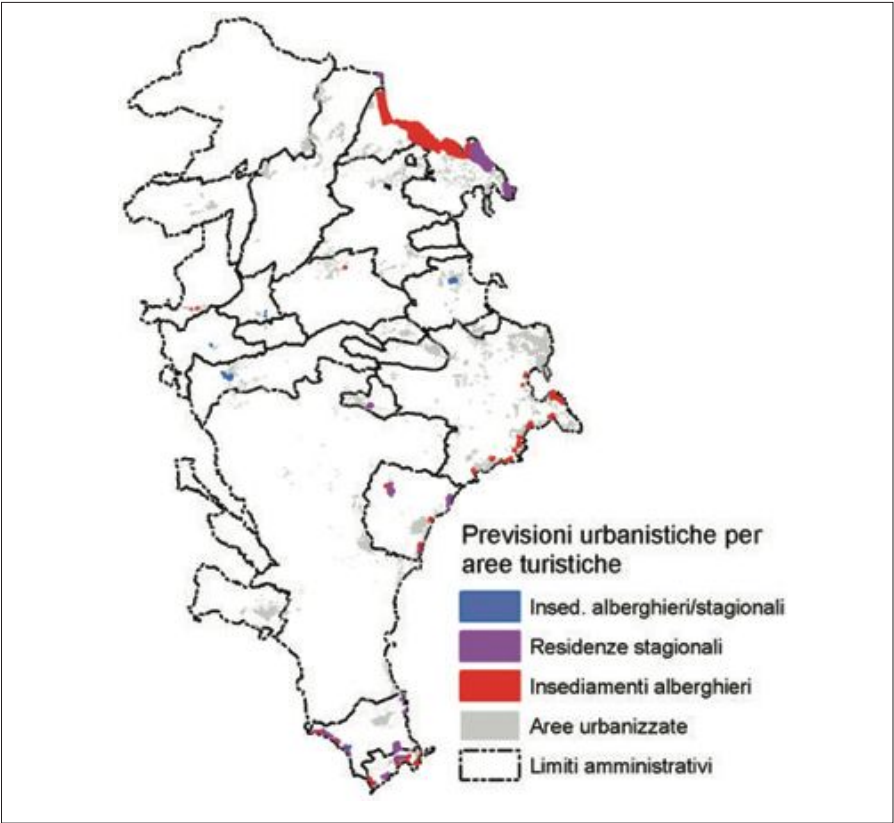


Fig. 1 - Le previsioni turistiche negli strumenti urbanistici comunali

per edilizia stagionale, destinata quindi prevalentemente a utenti locali<sup>8</sup>. Tale aspetto sottolinea come i piani urbanistici vigenti si basino prevalentemente su una visione riduttiva del turismo, quasi coincidente con un'edilizia stagionale finalizzata alla fruizione del mare, alla quale si affiancano generiche previsioni per attrezzature alberghiere.

*Le esperienze di programmazione negoziata*

Negli ultimi anni, la provincia di Siracusa ha visto la nascita di una serie molto articolata di piani, programmi e progetti locali che si sono mossi parallelamente agli strumenti di pianificazione classici e che hanno avuto parziali ricadute sul sistema turistico. Dalla ricognizione di questi strumenti

<sup>8</sup> Cfr. il contributo sulla Stanzialità di La Rosa e Martinico in questo stesso volume.

emerge<sup>9</sup> un quadro abbastanza complesso ed articolato sia in relazione alla natura degli stessi, che al volume di risorse mobilitate.

Le modalità di azione utilizzate dagli strumenti presi in esame possono riassumersi in tre tipologie: azioni immateriali che hanno come obbiettivo l’instaurarsi di “buone pratiche” legate ad una diversa percezione delle potenzialità del territorio (azioni di formazione, *marketing* territoriale, promozione di filiere e reti legate alle produzioni di qualità ecc.), azioni di aiuto economico alle piccole e medie imprese ed azioni infrastrutturali.

Diversi programmi o strumenti hanno distribuito le risorse del Programma Operativo Regionale 2000-2006. Quelli che hanno previsto misure legate al turismo sono i Programmi Leader+, i Pit e, in minor misura, il Piano di Disinquinamento del Territorio della Provincia di Siracusa. Emerge quindi un insieme estremamente articolato di interventi che interessa, in misura differente, tutti i comuni della provincia. Il programma Leader+ opera prevalentemente attraverso azioni immateriali, i due Pit distribuiscono gli interventi su tutti e tre i campi di azione, rispetto ai quali il settore infrastrutturale risulta preponderante. Dei due Patti Territoriali, il Patto Val d’Anapo, destina una piccola parte ad interventi infrastrutturali, intervenendo, come il Patto Eloro Vendicari, per lo più attraverso aiuti economici alle imprese. I restanti strumenti comprendono tutti interventi di tipo infrastrutturale.

Questi programmi mostrano, nelle intenzioni, un’attenzione ad iniziative integrate nel territorio: promozione di produzioni agricole di qualità e delle filiere ad esse connesse, recupero del patrimonio storico monumentale, architettonico ed archeologico diffuso, valorizzazione dell’ambiente e del paesaggio. Sono questi tutti temi che presentano più di una relazione con il sistema turistico e quindi del tutto conformi alle impostazioni teoriche che informano ormai da decenni le azioni di sostegno allo sviluppo.

Come esempio della rilevanza turistica di tali programmi, sono stati selezionati, per ogni strumento di programmazione, gli interventi di tipo infrastrutturale finanziati che risultavano attinenti con una strategia di ampliamento e rafforzamento del sistema dei beni fruibili dai turisti (Tab. 1). Nella tabella emerge una particolare concentrazione degli interventi nell’area centrale della provincia, ed in particolare nel comune di Sortino, dovuta anche alla presenza della Riserva Naturale Orientata di Pantalica, che ha attratto una cospicua parte degli investimenti (quasi un quarto della spesa infrastrutturale totale).

Ben più complessa è la verifica della reale utilità degli interventi programmati e attuati, operazione che si scontra con diverse difficoltà, compresa quella di verificare l’effettiva realizzazione degli interventi (e quindi la reale efficacia e ricaduta sul sistema turistico). Gli scarsi e discontinui

<sup>9</sup> I dati raccolti fanno riferimento al secondo ciclo di attuazione dei programmi complessi nel contesto siracusano, relativo all’intervallo 1999 - 2006.

Tab. 1 - Elenco interventi di programmazione negoziata di rilevanza turistica

Comune	Denominazione intervento	Importo finanziato
PIT 9/Ecomuseo del Mediterraneo		
Pachino	Parco di archeologia Industriale	3.098.736
Rosolini	Riqualificazione urbana e viaria del centro storico	1.210.575
Rosolini	Valorizzazione ed arredo di Corso Savoia e altre vie	2.324.056
Portopalo C. P.	Forte di Capo Passero	1.807.600
Avola	Parco archeologico S.Venera	362.000
Siracusa	Ripavimentazione Foro Siracusano	4.493.000
Siracusa	Riqualificazione ambientale delle Saline di Siracusa	1.000.000
PIT 28/Hyblon-Tukles		
Ferla	Recupero Porta Ovest, Necropoli di Pantalica	1.105.218
Buccheri	Museo Naturalistico dell'Altopiano Ibleo	464.812
Cassaro	Museo visivo e documentaristico dell'Altipiano Ibleo	361.520
Solarino	Laboratorio - museo etnologico	1.025.965
Sortino	Antiquarium del medioevo sortinese	774.290
Palazzolo Acreide	Recupero, e fruizione del complesso "Vaccaro"	1.291.143
Canicattini Bagni	Museo dei sensi e dell'arte lapidea	900.000
Sortino	Strutture per l'accesso regolato all'area di riserva	951.261
Sortino	Infrastrutturazione dei servizi a rete dell'area di riserva	475.444
Sortino	Rifunzionalizzazione caseggiato rurale dell'Anaktoron	200.000
Sortino	Pianificazione e valorizzazione della RNO Pantalica	297.144
Sortino	Infrastrutturazione dei servizi a rete dell'area di riserva	475.444
Sortino	Sentieristica ed aree attrezzate	175.288
Sortino	Rifunzionalizzazione delle ex stazioni di Pantalica	460.000
Progetto Integrato di Sviluppo Sostenibile		
Noto	Restauro del Giardino Botanico Ibleo S.Chiara	/
Carlentini	Ristrutturazione del Borgo rurale “ Rizza”	/
Sortino	Restauro di immobili per rifugi, punti di ristoro e di esposizione nella Riserva di Pantalica	/
Piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della Provincia di Siracusa "Tutela e Valorizzazione del Bacino del Fiume Anapo"		
Floridia	Museo etnoantropologico nell'ex caserma dei carabinieri	78.672
Sortino	Pista pedociclabile ex-ferrovia Siracusa - Ragusa - Vizzini	1.224.736

canali informativi rendono infatti estremamente difficoltoso risalire allo stato di attuazione degli interventi oggetto di finanziamento.

Più in generale, le ricadute di tale programmi rimangono comunque limitate, sia in termini di opere e progetti terminati, sia in relazione all'effettivo valore aggiunto apportato ai contesti territoriali in cui gli interventi erano localizzati. Un esempio particolarmente rilevante è dato dal sito di Pantalica, oggetto di interventi per più di 3 milioni di euro, che non sembrano, ad oggi, aver generato particolari benefici sulla promozione dell'area, che risulta ancora oggetto di un turismo di nicchia, con un ridotto numero di visitatori (23.900 visitatori nel 2006). Questo esempio evidenzia, ancora una volta, l'insufficienza delle azioni infrastrutturali, in assenza di adeguati interventi di promozione e gestione. Un altro forte limite è costituito dal fatto che molti interventi si sono configurati, nei fatti, come attività di manutenzione e gestione di opere pubbliche, cogliendo l'occasione del finanziamento per supplire alla carenza di fondi per la gestione ordinaria. Un indicatore di questo fenomeno è l'inclusione di interventi che si possono considerare poco coerenti rispetto alle finalità del programma all'interno del quale sono stati inseriti e finanziati<sup>10</sup>. Si osserva ancora la non corrispondenza tra gli obiettivi dei programmi e le effettive realizzazioni. Nelle azioni portate avanti in molti comuni non è sempre possibile cogliere una strategia realmente integrata. Tali limiti sono stati evidenziati da una recente valutazione della Regione Siciliana sull'esperienza dei Progetti Integrati Territoriali (Regione Siciliana, 2011), che ha analizzato la rilevanza dei risultati conseguiti e la loro sostenibilità nel tempo, con un approfondimento relativo PIT Hyblon Tukles. Per tale esperienza, la valutazione definisce come incerto il futuro degli interventi finanziati e, conseguentemente, la ricaduta della strategia progettuale, proposta ovvero «costituire, a valle del recupero di una serie di edifici di valenza storico culturale presenti sul territorio, una rete di punti di attrazione museali, volti alla rivalutazione delle tradizioni connesse all'identità culturale e al saper fare locale».

Nel documento si afferma che la valenza turistica delle risorse oggetto degli interventi del PIT appare insufficiente ad innalzare in modo significativo l'attrazione di una nuova domanda turistica<sup>11</sup>: «Il PIT non ha avuto la forza sufficiente per realizzare un sistema unitario di integrazione in rete delle risorse esistenti, in larga parte a causa della difficoltà nell'individuare soggetti privati interessati alla loro gestione». Il documento regionale valuta invece come intervento di maggior successo il recupero e la riqualificazione dell'area della riserva

<sup>10</sup> Come esempio si può citare l'esperienza del PIT Ecomuseo del Mediterraneo che includeva, tra gli interventi finanziati e realizzati, la pavimentazione stradale del Corso Umberto a Siracusa.

<sup>11</sup> Il documento riporta un'affermazione di uno dei manager del PIT Hyblon Tukles, secondo il quale il progetto è stato in grado di attirare l'attenzione di un tour operator tedesco che ha definito un pacchetto turistico per un programma di visita di 12 giorni nel comprensorio. Dall'osservazione diretta e dai dati disponibili appare tuttavia come il territorio del PIT sia ancora marginalmente interessato dai flussi turistici.

naturale orientata di Pantalica-Valle dell'Anapo. In realtà è questo un giudizio che non è basato sulla reale ricaduta turistica di tali interventi, dal momento che come abbiamo visto, ad oggi, l'area di Pantalica continua a registrare flussi turistici ancora decisamente al di sotto della fama e dell'importanza del luogo.

Una ricaduta positiva del Programma Hyblon-Tukles è invece il finanziamento di 7 imprese turistiche complementari (agriturismo e turismo rurale), circa il 13% (7 sulle 54 presenti) delle strutture attive nell'area. Il PIT ha quindi svolto un ruolo limitato ma non trascurabile nel potenziare la capacità ricettiva complementare a livello locale, visto che le statistiche ISTAT rilevano nei comuni del PIT una crescita significativa sia degli esercizi (dai 15 del 2003 ai 54 del 2009) che dei posti letto (da 246 a 894). Tali dati sono in realtà del tutto in linea con il *trend* già evidenziato, e confermano che della crescita di strutture complementari è, in buona misura, dipendente dalla possibilità di accedere alle risorse pubbliche tramite misure come i PIT o il POR.

### *I Piani Strategici*

La Regione Siciliana ha finanziato tre piani strategici nella provincia di Siracusa, aventi rispettivamente come capofila i comuni di Augusta, Avola e Siracusa. Nel 2007, fu sottoscritto un Protocollo d'Intesa con la Camera di Commercio che prevedeva la costituzione di un Comitato Tecnico Scientifico (CTS), con il compito di realizzare «il coordinamento a livello provinciale dei tre percorsi di pianificazione strategica in modo da giungere ad un piano strategico provinciale». Il CTS ha predisposto, nel marzo del 2011, un documento di indirizzo dove, per la componente turistica, si individuano, tra i punti di forza, la ricchezza delle risorse paesaggistiche e culturali e la consistente crescita di arrivi e presenze, superiori alle medie nazionali e regionali. Tra i punti di debolezza sono evidenziati alcune caratteristiche del sistema dell'offerta ricettiva (prevalenza delle strutture complementari e assenza di attrezzature congressuali ma soprattutto la scarsa capacità di catturare i flussi turistici dovuta alle carenze del *marketing* e della comunicazione, alla scarsa professionalità degli operatori e ai limiti dell'offerta museale e degli eventi culturali. Tra le opportunità e le sfide si individuano gli incrementi di domanda di turismo culturale e congressuale, i flussi derivanti dai voli *low cost* la possibilità di costituire itinerari integrati (barocco storia antica) e il riuso delle infrastrutture ferroviarie dismesse. In sintesi, il documento propone un modello di sviluppo plurispecializzato dove la componente turistica gioca un ruolo importante che deve fare leva sull'elevata dotazione di patrimonio ambientale e storico culturale puntando sul turismo di qualità.

<sup>12</sup> Cfr. il contributo di La Rosa e La Greca sulla stanzialità in questo volume.



## Possibili direzioni d'integrazione

Un raffronto tra i contenuti degli strumenti di pianificazione e programmazione discussi nei precedenti paragrafi mostra una evidente mancanza di integrazione tra strumenti di pianificazione “classici” (a scala sia comunale che territoriale) e strumenti complessi. Tale mancanza di sinergia è, in alcuni casi amplificata, da parziali sovrapposizioni di obiettivi: un esempio a riguardo è dato dall’esperienza dei Piani Strategici, i cui obiettivi ed approcci relativi agli aspetti con maggiori rifluenze territoriali, riferiti anche ad una sfera più ampia di quella turistica, hanno introdotto ben poche novità rispetto a quanto è contenuto nel Piano Provinciale.

Definire nuove strategie per l’incremento dello sviluppo turistico è oggi un difficile ma fondamentale compito anche per la pianificazione urbanistica e territoriale. Le strategie turistiche proposte dai piani tradizionali quando non del tutto assenti non sembrano ancora particolarmente innovative. Negli ultimi 20 anni si continua a parlare, genericamente della necessità di nuove strutture ricettive, di destagionalizzazione, di turismo di qualità o dell’allargamento dell’offerta di fruizione del patrimonio culturale.

Particolarmente arduo sembra invece, sulla scorta delle recenti esperienze di programmazione qui brevemente descritte, individuare quali possano essere i più efficaci strumenti di aiuto al sistema turistico locale, con riferimento soprattutto ad elementi critici come la costruzione di un offerta territoriale effettivamente integrata e competitiva o di relazioni a rete fra le imprese del settore.

La componente territoriale è importante nella costruzione di un *brand* turistico che includa un territorio più ampio delle sole città di Siracusa e Noto. Essa deve rappresentare l’elemento di connessione per rendere coerenti le azioni settoriali che possono catalizzarsi attorno ad iniziative analoghe ad esempio, a quella dell’enoturismo della Rioja.

Sono strategie prevalentemente indirette, che includono la componente paesaggistica, tradizionalmente trascurata nelle scelte di pianificazione, e le azioni tese alla la riqualificazione delle parti del territorio degradate da anni di eccessivo sviluppo edilizio incontrollato. Le scelte “turistiche” degli strumenti urbanistici tradizionali che nascondevano null’altro che la volontà di estendere un modello diffusivo di residenze stagionali sono l’ultimo esempio di un atteggiamento che deve essere del tutto superato per sperare in un rilancio del turismo attento alla qualità del territorio.

## Val di Mazara

### Sostenibilità a confronto, Agro Ericino e El Fayoum<sup>1</sup>

di Fabio Naselli, Ferdinando Trapani

## Sintesi

L’obiettivo dello studio è di evidenziare le criticità e gli aspetti notevoli dei modi di gestione e valutazione messi in atto nei processi di trasformazione territoriale con un riferimento generale al campo del turismo sostenibile alla scala territoriale e con specifico riferimento al turismo relazionale integrato per gli aspetti dell’interazione tra viaggiatori e gestori del prodotto turistico locale. Inoltre vengono messe a confronto due diverse realtà territoriali localizzate in Sicilia e in Egitto. I casi scelti di Zad El Musafer nell’Oasi di El Fayoum e delle Tonnare di Scopello nel territorio dell’Agro Ericino (TP) interessano entrambi patrimoni ambientali e culturali di eccellenza e quindi fragili rispetto ad eventuali pressioni del turismo costiero e di massa. Questo contributo si chiude con una proposta di pianificazione integrata nell’area dell’Agro Ericino, area in cui il principale fattore innovativo è dato dalla razionalizzazione della mobilità territoriale.

Tale proposta di riorganizzazione dell’offerta turistica sostenibile discende dall’esperienza dei due casi di studio e assume valore di conclusione operativa poiché allude alle possibilità d’integrazione tra prodotto turistico, vocazione territoriale e qualità delle risorse umane in modo da governare le azioni di apertura culturale all’esterno con le strumentazioni urbanistiche e le politiche di sviluppo locale centrate sul turismo sosteni-

<sup>1</sup> Il testo è stato elaborato da Fabio Naselli e Ferdinando Trapani con contributi di Salvatore Abruscato, Marcellocalogero Blanda, Enza Grammatico, Giovanni Ruggieri e Angela Tanania. Il paragrafo *Il caso dell’Oasi di El Fayoum in Egitto* è stato redatto da Fabio Naselli mentre il paragrafo *Le problematiche di gestione* è stato redatto da Ferdinando Trapani. Il paragrafo *Sintesi della sperimentazione nell’Agro Ericino* è stato redatto da Ferdinando Trapani con i contributi dei sottoparagrafi: *Le politiche e le visioni del Gal Elimos* redatto da Angela Tanania, *Strumenti di programmazione, pianificazione e progettazione* redatto insieme da Marcellocalogero Blanda e Salvatore Abruscato, *Il caso delle Tonnare di Scopello* è stato redatto da Giovanni Ruggieri.

bile. Così si comincia con il caso del Fayoum si passa attraverso problematiche gestionali siciliane e si affrontano i temi della punta occidentale anche attraverso l'esempio del recupero di una tonnara.

### Il caso dell'Oasi di El Fayoum in Egitto

Tra le 27 aree già riconosciute e sottoposte a regime di tutela in Egitto, nell'area di nostro diretto interesse, l'Oasi di El Fayoum, ve ne sono tre Wady El Rayan, Wady El Hitan e il bacino del Lago Qarun; aree tutte di notevole importanza paesaggistica, naturalistica e archeologica. Quella delle tre di maggiore pregio è il sito Unesco (dal 2005) di Wady El Hitan (lett.: Valle delle Balene) caratterizzato dalla presenza di fossili di numerosi cetacei riscoperti in un ambiente desertico, oggi molto lontano dal mare. Va precisato che le risorse intrinseche dell'Oasi non si esauriscono né in questi aspetti, né in queste aree risorsa e che molti altri progressi si stanno facendo nel riconoscimento di valori materiali e immateriali legati alle peculiarità della storia e delle tradizioni del posto.

Con la sua configurazione morfologica a forma di foglia di Tiglio, El Fayoum è l'Oasi più estesa dell'Egitto (Osama, 2011). Situata nel deserto occidentale del Sahara, ha un'estensione di circa 17.000 kmq di superficie e si trova a circa 96 km a sudovest del Governatorato di Giza, uno dei Governatorati di cui si compone il Grande Cairo, lungo l'asta del Fiume Nilo. L'Oasi deve la sua vita all'esistenza di un canale che la collega all'acqua dolce del Nilo, il Bahr Yusuf, senza il quale non potrebbe sopravvivere perché le altre acque presenti nell'area sono tutte salate. L'intera Oasi, nella sua parte verde, è abitata da oltre 2,8 milioni di persone. La superficie residua del Governatorato di El Fayoum è esclusivamente desertica ed è costituita da un paesaggio prevalentemente montagnoso o roccioso in cui emergono tre grandi laghi salati, il lago Qarun, che delimita a nord l'Oasi, e gli altri due laghi dei Wady circostanti, in pieno deserto. Il lago Qarun è uno dei maggiori dell'intera area mediorientale e il suo livello di salinità è tale che sulle sue sponde sorgono alcuni impianti per la produzione di sale.

Nonostante le crisi periodiche cui è soggetto il settore, il turismo in Egitto si colloca, pur sempre, come il principale dei settori produttivi di maggiore dimensione, concorrendo per oltre il 56% nella formazione del PIL (turismo e trasporti). Come è noto, le due forme di offerta prevalenti sono legate alla balneazione e al godimento del patrimonio culturale. La prima si svolge esclusivamente in località del Mar Rosso, con poche eccezioni e varianti ma sempre nell'area, e con un'ormai dequalificata offerta di attività sportive legate al mare. La seconda forma prende a base dell'offerta i classici "attrattori" dell'immaginario, lontani dalla costa, per un turismo di natura diversa

ma fondamentalmente rivolto allo stesso *target* di utenti/clienti. Come si può capire facilmente nell'attuale offerta turistica viene utilizzata una percentuale molto bassa e selezionata "a monte" delle reali risorse di questo grande Paese. La cosa si aggrava se si guarda dal punto di vista di chi gestisce la costruzione e la promozione di questa offerta turistica.

Il meccanismo messo in atto dal Governo per la costruzione e gestione del "grande" turismo (il piccolo turismo non è neanche considerato) vede un'obbligatorietà nella proprietà di strutture e società da parte di soggetti egiziani per almeno il 51%. Questo sembrerebbe, almeno in apparenza, favorire il permanere di una quota significativa del *budget* nel territorio nazionale, con i relativi auspicabili vantaggi, ma il mercato turistico industriale non agisce secondo regole etiche e neanche la *lobby* dei grandi investitori egiziani è interessata al gioco del vantaggio "locale"; per cui nei fatti risulta che un buon 80% del prodotto generato dal turismo di massa viene esportato nei paesi di origine della domanda (in primo luogo la Germania e poi, a seguire, gli Stati Uniti e altri paesi "occidentali" fra cui l'Italia col suo milione di turisti/anno). L'offerta, inoltre, continua a essere fortemente orientata su *location* già attrezzate e routinarie, senza aggiungere alcun valore alle restanti potenzialità e opportunità quali le 27 aree protette o le aree interne di forte eredità storica e culturale.

La domanda di maggiore entità nell'Oasi di El Fayoum, ha caratteristiche prevalentemente stagionali e concentra i movimenti nel periodo più freddo, fra settembre e aprile, visto che la temperatura nei mesi estivi può superare facilmente i 45°. Dipende essenzialmente da brevi soggiorni o da escursioni giornaliere, entrambe legate a tipologie di richiesta da fine settimana o da gite scolastiche o culturali. Entrambe le domande vengono espresse sia dai visitatori domestici che stranieri e solo il 10% di essi spende una notte in loco e, fatta eccezione per le gite scolastiche, sono normalmente costituite da piccolissimi gruppi o famiglie. Stando alle statistiche ufficiali del Governatorato (Fayoum Tourism Authority) nel 2005 vi sono stati oltre 56.000 visitatori egiziani e poco più di 19.000 stranieri (quasi 33.000 di questi sono stati ospiti di strutture alberghiere dell'area) con un incremento rispetto al 1996 di circa una volta e mezza per il turismo domestico e poco meno di un quarto per quello extradomestico (dati al 1996: 37.500 egiziani e 15.500 stranieri). Sempre secondo le citate statistiche il gruppo più numeroso di visitatori stranieri è di origine tedesca (circa il 13% del totale) seguito da italiani e francesi con una percentuale uguale dell'11% circa. Questi numeri hanno stimolato anche un certo mercato locale di ospitalità che si affianca oggi alle poche strutture alberghiere esistenti (370 stanze totali) tutte di modestissima dimensione.

Il villaggio di Tunis è uno dei luoghi più affascinanti dell'Oasi, sito sulla cresta di un leggero rilevato a ridosso del Qarun, all'estremità sudovest del Lago, sulla strada verso il deserto dei Wady El Hitan ed El Rayan. L'area è

stata a lungo considerata la più povera e la più marginale di tutto il Governatorato, ma oggi si trova al centro di una vicenda unica ed esemplare di una grande sfida che la comunità locale si è data. La storia recente del villaggio di Tunis ha origini fortuite nel 1970, anno in cui una benestante ceramista di origini svizzere, Evelyne Porret, si stabilisce nel piccolo centro abitato per dedicarsi all’agricoltura e destinare il tempo libero alla propria passione artistica nel campo delle ceramiche. Nessun disegno preordinato, quindi, fin quando la donna si accorge di essere in un particolare contesto in cui la cultura della terracotta permea anche i bambini che scopre a costruirsi i propri giochi con l’argilla. Partendo da questa base s’innesca un circolo virtuoso e questa prima esperienza convoglia, nel giro di un ventennio, quasi tutti i membri della comunità locale ma anche un certo numero di artisti e uomini di cultura egiziani che, grazie alle relazioni con la Porret, si entusiasmano all’idea di vivere e operare in uno stile di vita rurale, lontano dalle forti censure della capitale. Non si tratta, beninteso, di soggetti a caccia di collocazione ma di appartenenti a uno status socio-culturale già molto elevato, la nuova borghesia post-rivoluzionaria (della rivoluzione del 1952 contro la monarchia di Re Fārūq ibn Fu’ād). Il modello gestionale che ne deriva nasce dalle nuove idee portate da tali soggetti che si somma e contamina con la tradizione locale e con l’affezione maturata col posto, anche per merito dell’accoglienza riscontrata presso il villaggio, mostratosi pronto ad aprire le sue case a ogni nuovo ospite. Il settore che ne è apparso catalizzatore è stato senza dubbio quello turistico, ma l’origine del processo di sviluppo autoctono del villaggio è da ascrivere al raggiungimento di una coscienza di “buona pratica”. In particolare si è data forma concreta a un’esperienza partecipativa e *local resources based* che può essere considerata paradigmatica della reale capacità raggiungibile anche da una collettività minore (se coesa e bene orientata). Il merito va ascritto alle fitte relazioni virtuali fra i *web surfer* e le loro relazioni fisiche conseguenti (non a caso in molte delle esperienze presenti si può individuare l’influenza di uno o più soggetti esterni) assieme all’elevato livello culturale raggiunto dai soggetti locali, divenuti i veri protagonisti di tale esperienza, insieme alla progressiva rigenerazione dei luoghi.

La struttura aziendale di Zad El Mosafer nasce proprio come risposta collettiva al crescente numero di visite generate dall’innovativo processo messo in atto nel villaggio. Il proprietario, Abdu Gouber, anch’egli trasferitosi nell’Oasi dal Cairo, si trova fra i primi a dare risposta a questa esigenza inattesa che dapprima soddisfa come pura ospitalità nelle stanze disponibili della sua casa. La struttura, denominata “Guest House” in omaggio agli ospiti, non clienti, è a conduzione familiare e Abdu vi si dedica con una dedizione che potrebbe apparire poco imprenditoriale, ma che funziona proprio per il carattere di esplicita relazionalità che esprime nell’accoglienza, nei servizi e nel soddisfare le richieste di chi vi si reca. Attorno al

nucleo centrale, che ora fa capo alla Guest House divenuta quasi il centro del villaggio, si organizza così una rete di cooperative (*gamhiya*) che si prendono in carico la gestione del ciclo dei rifiuti, avviando una nuova attività lavorativa che in breve investe anche altri campi della sostenibilità, come quello energetico, dei reflui o delle acque, fino ad oggi trattati con poca attenzione in Egitto e a detrimento per l’ambiente.

In conclusione, le poche esperienze di gestione e programmazione esistenti in Egitto, oggi, derivano prevalentemente da programmi di cooperazione internazionale, nelle sue varie forme; forme di gestione indotta nonostante le quali non si è sviluppata una disciplina programmatoria autonoma, fatta eccezione per qualche puntuale tentativo locale che non è in grado di generare una *vision* chiara, diffusa e strutturale di livello nazionale, ma che comunque ha il merito di avere alimentato, semmai, opposizioni forti alla poca capacità dimostrata dal governo centrale da parte degli ambienti imprenditoriali e scientifici che inseriti in circoli di più ampio respiro, al contrario di quelli istituzionali, mantengono una loro autonomia morale dalle scelte politiche nazionali, almeno nella neutralità delle relazioni scientifiche internazionali. Un’altra conquista di questo si ha nel settore del turismo dove non mancano alcuni fenomeni, come quello descritto, che interessano a scala minore aree di piccola dimensione e fuori dagli interessi del turismo istituzionalizzato; esperienze che invece stanno fungendo da casi di riferimento parallelamente al crescere dei rapporti diretti generati e alimentati dalle tecnologie del *web*. Esperienze grazie alle quali è possibile assistere al nascere di un diffuso interesse verso forme “altre” di gestione da azioni locali dirette provenienti, senza intermediazioni, da singoli attori o ristretti gruppi di attori. Esperienze che hanno raggiunto ottimi risultati sul piano dell’incremento dell’intrapresa turistica “alternativa” ottenendo esiti inimmaginabili sul fronte del rapporto diretto col territorio di riferimento e generando un innalzamento della qualità dell’offerta dal territorio per occasioni di turismo di nicchia e della qualità generale della vita per le comunità locali.

## Sintesi della sperimentazione nell’Agro Ericino

### *Parametri turistici di riferimento*

La prima legge organica sul turismo in Sicilia è stata promulgata nel 1976 (L.r. n.78) puntando al sostegno delle imprese turistiche e soprattutto allo sviluppo dei consorzi territoriali mirando alla salvaguardia del territorio regionale dalle edificazioni incontrollate. L’art.15 tutela le coste, i fiumi, i laghi e i boschi; paesaggi che erano stati bersaglio del fenomeno di cementificazione dalla fine degli anni sessanta. Ulteriori elementi sono: il piano di svi-



luppo Grimaldi (Regione Siciliana, 1965); gli studi per il Prs con le zone Utras (Regione Siciliana, 1991; Campione et al., 1992) e le Linee guida del piano paesistico regionale (1999).

Sul versante economico i primi provvedimenti in materia di distrettualizzazione e di incentivazione alle forme di cooperazione e collaborazione territoriale risalgono agli anni '60 e si sono attualizzati già nei primi report (Regione Siciliana, 2001; Montemagno, 2001). Nella più recente legge regionale sul turismo (l.r. n.10/2005), l'assemblea regionale ha dato avvio ai distretti turistici (artt. 6 e 7). Diversi problemi, di natura tecnico amministrativa e politica, sino alla metà del 2012, hanno bloccato la nascita dei distretti turistici anche per motivi di organizzazione interna dell'amministrazione regionale (Porretto e Nasca, 2008).

Nonostante il quadro di riferimento normativo sia ampio ed esaustivo, ancora alla metà del 2012, la gestione del turismo non può dirsi integrata alle discipline di governo del territorio.

Le occasioni della progettazione territoriale integrata (Pit) e la pianificazione integrata di sviluppo sostenibile (Pist) degli ultimi due cicli di programmazione dei fondi strutturali comunitari, non hanno ottenuto e non stanno ottenendo i risultati sperati (Bianchi, Casavola, 2008; Armondi et al., 2009) anche se non mancano taluni fenomeni positivi proprio nel trapanese.

#### *Le politiche e le visioni del Gal Elimos*

Il Gruppo di Azione Locale (GAL), organismo intermedio tra comuni e Regione, è stato istituito nell'ambito del Piano di Sviluppo Rurale (PSR) della Regione Siciliana (programmazione 2007/2013, Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale). Il Gal Elimos, attraverso la strategia di intervento elaborata nel Piano di Sviluppo Locale (PSL) "Le Terre degli Elimi", attuerà nel territorio di riferimento (14 comuni dell'agro-ericino e della Valle del Belice) misure per la realizzazione di interventi integrati, contrastando le principali cause di declino e frammentazione. Possiamo considerare come punti di forza: le risorse culturali e paesaggistiche, le aree e le riserve naturali, le manifestazioni religiose, culturali ed enogastronomiche. Tra i punti di debolezza: a) la mancanza di coordinamento nella fruizione delle aree naturali; b) l'assenza di una reale filiera del prodotto; c) la inesistenza di servizi turistici adeguati; d) l'allontanamento dei giovani e il basso processo di integrazione e partecipazione; e) l'assenza di servizi socio-assistenziali e f) la carenza di infrastrutture.

La minaccia principale è l'azione di *tour operator* extralocali spesso molto più organizzati e consapevoli delle potenzialità di offerta rispetto agli operatori turistici locali, troppo spesso impreparati e non sufficientemente strutturati.

#### *Strumenti di programmazione, pianificazione e progettazione*

Lo schema di massima del piano provinciale<sup>1</sup> (1998-2003) ha censito gli strumenti della programmazione negoziata e le politiche di incentivazione di cui alla Legge 488/92. Si tratta di progetti per buona parte in corso di realizzazione e/o definizione; un quadro complessivo di spesa per investimenti per più di tre miliardi di euro. Alcune previsioni del Pit di Trapani, hanno cambiato il volto del territorio: la funivia di Erice, la Litoranea Nord e la riqualificazione del centro storico di Trapani e gli investimenti nelle Egadi ed a Valderice per musei o il recupero di cave dimesse a fini turistici a Favignana. Il Piano strategico dell'Agro Ericino ha puntato sul valore aggiunto considerando: a) il fruitore/viaggiatore come facente parte dell'intero sistema dell'offerta turistica; b) la coincidenza e la contemporaneità tra luogo di produzione e consumi; c) la percezione territoriale del turista che esso incontra (accoglienza, informazione, ospitalità, segnaletica, servizi aggiuntivi, iniziative finalizzate, ecc.). Le analisi svolte confermano la centralità dei piani urbanistici tradizionali sia per assicurare ai residenti il minimo di qualità dell'abitare necessario (per non desiderare di andare via) e sia per fissare garanzie allo sviluppo del turismo in senso sostenibile, puntando a preservare la struttura delle risorse fisiche presenti su cui si basa l'organizzazione dell'offerta turistica.

#### *Il caso delle Tonnare di Scopello*

Il caso di studio in un'ottica di sviluppo territoriale è quello delle Tonnare di Scopello (La Duca, 1988) che consiste nella gestione innovativa, per la Sicilia, di un insieme di manufatti di pregio architettonico incastonato in un ambiente naturale di particolare interesse paesaggistico e produttivo. La gestione intendeva dare al sistema architettonico la forza di una tradizione rinnovata. Ciò ha comportato talune scelte di conservazione che hanno reso qualificante il processo di valorizzazione del bene verso una sua attualizzazione senza assecondare quelle aspettative che configurano lo stereotipo del turista internazionale.

In assenza di cofinanziamenti pubblici, la gestione ha dovuto adottare un piano di lavoro incrementale ovvero graduale. Si è proceduto al recupero mano a mano che gli utili di struttura consentivano nuovi margini per reinvestire sulla stessa struttura. Questo approccio non è possibile nelle strutture realizzate con investimenti massicci e grandi attese di ritorno.

Tutto ciò, ha consentito ai proprietari di dire che «sono gli ospiti che ci hanno finanziato, cioè: chi veniva da noi ci ha lasciato i soldi per restaurare

<sup>1</sup> Vedi: Piano territoriale della provincia regionale di Trapani (art.: n.12, l.r. n.9/1986 e n.5 L.r. n.48/1991).

il posto». E ancora: «noi diciamo che abbiamo fatto delle difficoltà un pregio: nel senso che se avessimo avuto sin dall’inizio tutti i soldi forse oggi sarebbe diverso, invece in questo modo abbiamo potuto continuare mano a mano l’intervento. Un input che sembrava venire dagli stessi viaggiatori che restavano almeno una notte e che ci confortava giudicando che la direzione intrapresa dalla gestione era buona». Per lanciare quest’attività non è stata utilizzata una campagna pubblicitaria vera e propria. Sembra aver funzionato il passa parola. Esistono i confort di tendenza e c’è il *wi-fi*, richiesto quasi da tutti.

#### *Le problematiche di gestione*

Il livello di interazione tra gestione dell’offerta turistica e pianificazione/politiche di sviluppo locale sovraordinate, dimostra che è possibile attuare strategie aziendali di successo senza alcun supporto di denaro pubblico (in Italia) e di investimenti stranieri (in Egitto). Gli aspetti positivi delle strategie adottate potrebbero essere consolidati e determinare effetti moltiplicatori se la pianificazione e le politiche tenessero conto di tali specificità di turismo sostenibile e che potrebbero generare altre reti rispetto a quelle sorte per effetto dei sostegni pubblici. Si prefigura pertanto un allargamento degli orizzonti disciplinari della pianificazione territoriale riguardo alla coerenza con i valori relazionali che solitamente intercorrono tra viaggiatori e ospitanti ma che raramente sono messi al centro dell’offerta turistica di destinazione. Si tratta di casi eccezionali che vanno tutelati e integrati con altri turismi che sono prevalenti rispetto a quelli di tipo relazionale.

Nel caso delle tonnare i gestori restano totalmente sconnessi dalle reti di sviluppo locale e la presenza aziendale non è segnalata negli strumenti urbanistici vigenti. Gli stessi gestori hanno riconosciuto che il punto debole principale di questo approccio è il problema del ricambio gestionale che è anche un problema di passaggio generazionale. Si comprende che in caso di un ritiro dei gestori può darsi che tutte le buone pratiche si esauriscano con il cessare dell’attività degli attuali gestori e che nessun altro prenderà il loro posto alle stesse condizioni operative. Questo problema, dimostra che le punte del turismo di qualità hanno bisogno di eccellenze nel campo delle risorse umane (provviste di competenze tecniche e motivazioni personali forti) oltre che di infrastrutture, di piani, di regole e protocolli esterni. L’aspetto centrale nella descrizione della problematica della gestione fondato sull’uso delle qualità del bene architettonico ed ambientale può essere affidata alla struttura proprietaria che deve trovare autonomamente le risorse a tale scopo anche se ha bisogno di un contesto adeguato. In un certo senso i gestori delle tonnare e quelli del caso di studio egiziano hanno adottato un approccio relazionale (Urbani et al., 2004; Ruisi, 2004; Naselli, Purpura, Ruggieri, 2007; Trapani e Ruggieri, 2010;

Trapani, 2011; Naselli, 2012). È sulle singole persone e sulla loro cultura imprenditoriale centrata sul concetto di bene relazionale e di economia civile (Bruni e Zamagni, 2004; Zamagni 2007) unita al forte radicamento ai luoghi e alle loro capacità di tenere saldi i legami con le reti lunghe, che si gioca il successo di una singola iniziativa imprenditoriale che, anziché consumare un luogo, ne alimenta le possibilità di vivere ed evolvere nel futuro.

Il caso della creazione di un luogo turistico con effetti positivi e negativi che prima non esistevano (*tourism put an area on the map*) è stato studiato (Johnson & Thomas, 1992), e fa parte delle costanti del rapporto tra turismo e risorse fisiche pubbliche (Costa e Manente 2000; Paolini, 2006).

#### *Una proposta di riorganizzazione territoriale*

Sulla base dei contatti effettuati e maturati nel tempo dal gruppo di lavoro e tenendo conto dello stato della programmazione in atto a livello territoriale sovracomunale è possibile formulare una visione progettuale di potenziamento infrastrutturale centrato sulla mobilità alternativa come collante e connessione delle risorse puntuali e areali presenti nell’agro ericino.

L’approccio all’interazione resta quello di riferimento già descritto nel caso internazionale ed è rappresentato dal caso territoriale e per l’*approccio Leader* del Gal Elimos ed alla scala aziendale l’approccio relazionale adottato dagli attuali gestori della tonnare di Scopello. L’analisi territoriale ha messo in evidenza la diversità dei paesaggi e degli universi identitari di riferimento (paesaggio rurale tradizionale: le Parecchiate, il paesaggio produttivo storicizzato: le cave di marmo e gli stabilimenti del taglio lapideo; la costa con le emergenze ambientali; il tratto di mare con gli approdi; le fasce di contatto con gli elementi esterni). Riguardo alla stanzialità si conferma l’approccio utilizzato nel piano regolatore di San Vito (rispetto della tipologia originale e del suo utilizzo come paradigma morfologico per la città contemporanea). La proposta, confrontata e condivisa con diversi operatori turistici in varie occasioni, si concentra sulla integrazione di modalità di trasporto di mobilità dolce e di razionalizzazione dei flussi principali. Piste ciclabili e sentieri (in fase di realizzazione) potranno collegare tra loro punti ed aree sensibili costiere con le aree rurali di pregio della zona interna (tonnare, riserve, centri storici, torri, cave storiche, grotte, aree archeologiche, aree di agricoltura tradizionale, zone paesaggistiche di rilievo, punti di servizi enogastronomici, ecc.). È previsto un nuovo trasporto marittimo costiero con approdi per l’accesso a punti irraggiungibili dalla terra ferma in estate e per integrare il trasporto pubblico del gommato tra i moli turistici tutto l’anno. La mobilità veloce si concentra a servizio delle aree di produzione della lavorazione del marmo e per il più rapido raggiungimento dell’aeroporto di Birgi. La strut-

tura di gestione è l'unione dei comuni che, in regime di convenzione con la rete delle reti dello sviluppo locale, opera per il coordinamento unitario dei soggetti e promotori di impresa interni, promuove le forze locali per raccogliere investimenti dall'esterno, si occupa del continuo aggiornamento delle strumentazioni urbanistiche e alimenta gli accordi con le altre istituzioni sovraordinate per le autorizzazioni e la rimodulazione della programmazione degli investimenti pubblici che cofinanziano l'impresa privata.



Fig. 1 - Ideogramma dei principali sistemi di flusso e aree a gestione differenziata (disegno di Enza Grammatico). In questa ipotesi la tonnara di Scopello viene agganciata ai percorsi pedonali ed itinerari di mobilità dolce che collegano la riserva dello Zingaro a tutti gli insediamenti urbani della costa agro-ericina e indirettamente con l'area rurale interna di tradizione medievale (Le Parechiate) che è attraversata da una mobilità dolce (ellisse campita in verde). Il cuore dell'area produttiva è legata al settore estrattivo e del taglio del marmo. Trattandosi della principale attività economica con caratteristiche distrettuali, ha bisogno di una mobilità veloce separata dal sistema paesaggistico e turistico. La linea azzurra prefigura una serie di contatti costieri valorizzando gli approdi esistenti come portualità turistica sostenibile in grado di integrare i flussi del gommato senza ulteriormente gravare su potenziamenti degli assi stradali soprattutto costieri.

## Riferimenti bibliografici

Aa.vv. (1965), *La programmazione regionale*, Quaderno monografico dell'Assessorato regionale per lo sviluppo economico, Regione Siciliana, Palermo.

Armondi S. Fedeli V. Pasqui G. (2009), *La valutazione dei piani strategici delle città italiane: contesti, intenzioni, esiti*, Rapporto preliminare, DiAP, Politecnico di Milano.

Bianchi T. Casavola P. (2008), "I progetti integrati territoriali del QCS obiettivo 1, 2000-2006, teorie, fatti e riflessioni sulla policy per lo sviluppo locale", *Materiali Uval*, Numero 17, Ministero dello Sviluppo economico, Dipartimento per le Politiche di Sviluppo, Unità di valutazione degli investimenti pubblici.

Bruni L. Zamagni S. (2004), *Economia civile. Efficienza, equità, felicità pubblica*, il Mulino, Bologna.

Camagni R. e Musolino D. (2006), "Verso una nuova metodologia di Valutazione di impatto territoriale di politiche, piani e programmi", in Camagni R. Gorla G. a cura di, *Valutazione economica e valutazione strategica di programmi e progetti territoriali*, Scienze Regionali n. 39, Franco Angeli, Milano.

Campione G. Grasso A. Guarrasi V. (1992), *Sistemi urbani e contesti territoriali: ipotesi di regionalizzazione dello sviluppo siciliano*, Regione Siciliana Direzione regionale della programmazione, Palermo.

Costa P. Manente M. (2000), *Manuale di economia del turismo. Modelli di analisi e misura delle dimensioni economiche del turismo*, Touring Club Italiano, Milano.

Donadieu P. (2004), *Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città*, Donzelli, Roma.

European Commission, 2012, *Eurostat Database*, Accessibile su <http://www.ec.europa.eu/eurostat>.

Fanfani D. (2009), a cura di, *Pianificare fra città e campagna*, Firenze University Press, Firenze.

Ferraresi G. Rossi A. (1993), *Il parco come cura e cultura del territorio: un percorso di ricerca sull'ipotesi del parco agricolo*, Grafo Editore, Brescia.

Francini M. Colucci M. Palermo A. Viapiana M.F. (2011), "L'integrazione dei valori funzionali del paesaggio rurale", in. Francini M. (a cura di), *Scuola estiva 2010. Modelli di sviluppo per i paesaggi rurali di pregio ambientale*, Franco Angeli, PT&URB, Milano.

Eraqi M.I., (2010), "Rural tourism quality: Fayoum as a rural tourist destination in Egypt", in *International Journal of Tourism Anthropology*, Vol. 1, No. 1, pp.70-86.

Johnson P. Thomas B. (1992), "Tourism research and Policy: An Overview", in Johnson P. Thomas B. (a cura di) *Perspectives on Tourism Policy*, Mansell, London.

La Duca R. (1988), *La Tonnara di Scopello*, Grifo, Palermo.

López -Guzman T. Sanchez Canizares S. M. Garcia R. (2009), "Wine routes in Spain: A case study", in *Tourism* n 4.

Magnaghi A. (2009), "Il progetto della bioregione urbana policentrica", in Bonora P. Cervellati P.L. a cura di, *Per una nuova urbanità. Dopo l'alluvione immobiliare*, Diabasis, Reggio Emilia.

Magnaghi A. (2012), "Politiche e progetti di territorio per il ripopolamento rurale", in Bonora P. a cura di, *Visioni e politiche del territorio. Per una nuova alleanza tra urbano e rurale*, Quaderni del territorio 2, Università di Bologna.



## Conclusioni

a cura di

Giovanna Fossa

Mauro Francini

Paolo La Greca

Nicola Giuliano Leone

Elvira Petroncelli

- Martinico, F. (2009), “La difficile innovazione. Lo schema di massima del piano territoriale provinciale di Siracusa, in Regione Siciliana” - Assessorato Territorio e Ambiente Servizio I “Pianificazione Territoriale Regionale” a cura di, *Argomenti di Pianificazione 2009. Contributi per la Riforma Urbanistica in Sicilia*, Fondazione Federico II, Palermo.
- Montemagno G. (2001) “Aree turistiche e sistemi di riferimento locali”, in Aa.vv, *Primo rapporto sul turismo in Sicilia*, Assessorato al Turismo e Trasporti della Regione Siciliana, Mercury, Firenze, 2001.
- Naselli F. (2012) a cura di, *Animare un’alternativa mediterranea allo sviluppo. Il turismo per uno sviluppo relazionale integrato*, Franco Angeli, Milano.
- Naselli F. Purpura A. Ruggeri G. (2007) a cura di, *La componente relazionale nell’analisi sistemica del turismo*, Palumbo, Palermo.
- Nitsch B. Van der Straaten J. (1995), “Rural Tourism Development: Using a Sustainable Tourism Development Approach”, in Coccossis H. and P. Nijkamp (eds), *Sustainable Tourism Development*, Avebury, Aldershot, pp. 169-185.
- Osama I., (2011), *The Fayoum Oasi*, contributo inedito, El Fayoum.
- Palermo A. (2011), *Il territorio tra “strutture” e “strategie”. Strutturazioni territoriali e criteri della pianificazione strategica per la definizione di modelli di sviluppo locale per centri di medie e piccole dimensioni*, Franco Angeli, Milano.
- Paolini T. (2006), *Economia del turismo per futuri imprenditori e manager*, Agra, Roma.
- Porretto A. Nasca F. (2008), *La programmazione strategica del turismo. Studi per un programma triennale di sviluppo turistico ai sensi dell’art.3 della legge della Regione Siciliana 15 settembre 2005 n.10*, Pungitopo, Alcamo.
- Regione Siciliana (1965), *La programmazione regionale, Studi e documentazioni sull’economia siciliana*, Quaderni monografici dell’Assessorato regionale per lo sviluppo economico, Palermo.
- Regione Siciliana (1991), “Progetto di Programma di sviluppo economico della Regione Siciliana per il quinquennio 1966-1970 (stesura provvisoria)”, in *Materiali per il Piano Regionale di Sviluppo 1992-1994*, Rapporti Progettuali III, Direzione Regionale della Programmazione ESPI, Ente Siciliano per la Promozione Industriale, Palermo
- Regione Siciliana (1999), “Strategie del Piano Territoriale Paesistico Regionale”, in *Linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale*, Assessorato dei Beni Culturali, Ambientali e della Pubblica Istruzione, Palermo.
- Regione siciliana (2001), *Primo Rapporto sul Turismo in Sicilia*, si veda in particolare il capitolo “Aree turistiche e sistemi di riferimento locali” redatto da Giovanni Montemagno et al., Assessorato del turismo, delle comunicazioni e dei trasporti, Mercury, Firenze.
- Regione Siciliana (2006) *Il turismo in Sicilia. I flussi dell’incoming nazionali e internazionali*, Palermo.
- Regione Siciliana (2006), Programma operativo, Fondo europeo sviluppo regionale 2007-2013 (disponibile su: [euroinfosicilia.it](http://euroinfosicilia.it)).
- Regione Siciliana (2011), *L’attuazione dei Pit in Sicilia. Una valutazione finale dell’esperienza*, Nucleo Di Valutazione e Verifica Investimenti Pubblici. [http://www.dps.tesoro.it/documentazione/snv/piani\\_valutazione/sicilia/Valutazione\\_PIT\\_Rapporto\\_Finale.pdf](http://www.dps.tesoro.it/documentazione/snv/piani_valutazione/sicilia/Valutazione_PIT_Rapporto_Finale.pdf) (accesso, luglio 2012).
- Rubino R. Orlandi G. (1967), “La pianificazione turistica in Sicilia”, in *Quaderni del Consiglio regionale del turismo*, n.3, Palermo.
- Ruisi M. (2004) *Turismo relazionale. Logiche di sviluppo reticolare ed etica dell’ospitalità per le aziende turistiche di piccola dimensione*, Giuffrè, Palermo.
- Trapani F., Ruggieri G. (2010) (edited by), *Proceedings of 3rd IRT International Scientific Conference Integrated Relational Tourism Territories And Development In The Mediterranean Area, Helwan - Egypt 24 -25 - 26 October 2009*, Gulotta, Palermo -2 voll.
- Trapani F. (2011) “Turismo Relazionale Integrato e sfide imprenditoriali. Analisi di esperienze alla dimensione locale. In Ruisi M. a cura di, *Prospettive relazionali intra- e inter-aziendali nelle nuove tendenze della ricettività turistica. Fattorie didattiche, botels, home swappers, couchsurfing, residenze per artisti ...*, Aracne, Roma. Pp 159-186.
- Urbani L. Trapani T. Battaglia A. Bini G. (2004) “Dall’analisi di contesto alle immagini di sviluppo dei distretti relazionali”, in Gulotta D. Naselli F. Trapani F. a cura di, *Motris. Microcentralità relazionali nel Mediterraneo. Mappatura dell’offerta di turismo relazionale nel Mediterraneo*, Gulotta, Palermo.
- Viapiana M.F. (2007), “I paesaggi della Valle del Crati”. In Francini M. a cura di, *Modelli di sviluppo di aree interne ad alta ruralità*”, Centro Editoriale e Librario, Università della Calabria
- Zamagni S. (2007) *L’economia del bene comune*, Città Nuova, Roma.

*Visioni territoriali e nuove mobilità*  
*Progetti integrati per il turismo nella città e nell'ambiente*

di Giovanna Fossa, Mauro Francini, Paolo La Greca, Nicola Giuliano  
Leone, Elvira Petroncelli

La ricerca è stata sviluppata attraverso il ritmo dettato dalle scadenze dei seminari e dei sopralluoghi. Ognuno di questi ha permesso avanzamenti preparati e confronti. Quando si comincia un lavoro sempre si ereditano conoscenze, presupposti, concetti. In questo caso si è voluto partire dall'osservazione diretta della realtà senza abbandonare cultura, contenuti e capacità tecniche. È evidente, infatti, che per partire dalla osservazione non serve né ci si deve liberare del proprio bagaglio. L'attivazione dei seminari nei territori oggetto di studio ha permesso di vedere, ascoltare, capire i differenti modi in cui il turismo si manifesta in questi luoghi, ma anche di confrontare modalità di approccio delle cinque unità operative. A conclusione del percorso si è verificato che la sostanziale unità del sentire della partenza aveva alcune utili differenze. Le tematiche sviluppate dalle cinque unità operative intorno alle cinque categorie scelte per lavorare sulle cinque aree si erano arricchite di argomentazioni fortemente connesse alla natura dei territori studiati.

Ogni ricerca è andata oltre il comune sentire di origine. Il paesaggio è partito da un giudizio romantico, necessario alla natura eccezionale dei luoghi, è stato rinnovato rispetto alle urgenze delle mutevoli occasioni del *Grand Tour*, è transitato verso le più aggiornate tematiche identitarie ed è approdato ai prevedibili racconti del mito e all'inedita attrazione turistica dei paesaggi produttivi. Lo strumento iniziale utile alla riuscita di una messa in esposizione si è mutato in racconto capace di fornire una ragione sociale a territori antichi. Pur dentro la naturale mutevolezza dei luoghi è nata la consapevolezza del fatto che sotto la crosta del vedere, anche a distanza, vi sia sempre la riconoscibilità della storia. La mobilità si è fatta sempre più dolce e sempre più capace di dare alternative come attrazione nel diventare moderna sostenibilità dei trasporti in una diretta connessione con la visita e con la misura e l'essenza delle mete. La stanzialità turistica, anche se nomade, come ci ha detto Pasquale Persico nel seminario di Erice, ha permesso di scoprire come l'ag-

giunta di nuova popolazione itinerante orienta l'impiego di tempo libero verso una domanda di qualità. Anche se l'aumento di popolazione allarga l'onda dei consumi e quindi del mercato, essa stessa conduce verso la maturazione della necessità di nuovi servizi e attrezzature anche connessi alle dotazioni necessarie per la popolazione stabilmente residente. Una società delle interrelazioni fonda il suo futuro sulle molte interazioni tra fenomeni che si servono di una forte dinamica degli scambi. L'ipotesi della fluidità del mondo contemporaneo acquista una dimensione propria nella sfera del turismo, generando aperture che nelle società più statiche e chiuse erano impensabili o non sostenibili. Il turismo di fatto chiede interazioni e quando non gli vengono offerte se le procura attraverso opportunità che lo stesso territorio riesce ad esprimere, a volte anche inconsapevolmente. Emerge così che una parte del turismo viene generato dallo stesso turista, se non inquadrato in percorsi retti solo da standard di offerte aziendali. Gli esempi che la ricerca ha esposto nell'ambito della tematica della gestione e della valutazione costituiscono punte emergenti di un tessuto di pratiche assolutamente innovanti che si stanno diffondendo su di un principio di forte relazionalità tra uomini e cose ponendo nuove esigenze e nuove domande di qualità di turismo connesso a qualità di territorio. Gli epicentri di queste nuove esigenze sono da ricercare in una domanda fondata sulle differenze, quindi sulle diversità. Sembra quasi che la consapevolezza dell'importanza delle biodiversità ponga, attraverso il turismo, una cultura che si alimenta del diverso, un diverso inteso come storia e come ambiente, ovvero un diverso radicato ai luoghi con una tensione che si trasforma nella scoperta attraverso una rivoluzione soave.

Consapevoli, comunque, delle complessità del tema si è scelto di rivolgersi a Giuseppe Imbesi come interlocutore privilegiato, critico e stimolatore permanente del lavoro. Pertanto le domande espresse nel suo testo, posto all'inizio della pubblicazione, sono anche frutto di dialettici ragionamenti che si sono, attraverso il percorso di ricerca, trasformati in riferimenti metodologici necessari per evidenziare le risposte che la ricerca ha sviluppato.

Può essere conducente riprenderne i contenuti generali e alcuni riferimenti in una sintesi che si fa carico di costruire un sentire comune dei coordinatori delle unità operative verso una intenzione che guardi alla pianificazione territoriale e quindi all'urbanistica con occhi rinnovati.

Di fatto il governo delle città e dei territori, attraverso la costruzione di piani, ebbe le sue ragioni per risolvere le contraddizioni della città industriale. Quasi contemporaneamente si sono sviluppati i primi fenomeni di turismo di massa che prendevano sempre di più il posto del turismo della scoperta colta espressa dagli attori del *Grand Tour*. Si è scritto molto su questo argomento. Un aggiornamento dell'urbanistica, specialmente nei Paesi occidentali, avrebbe potuto porre in evidenza che tutte le attività umane hanno diritto di pianificazione e di occupazione di suolo.

Il turismo è stato considerato da anni come una forma impura di occupazione di suolo. Per questa ragione la ricerca doveva innanzi tutto superare la partigianeria di una visione che per anni ha considerato il turismo come portatore di interessi inopportuni e contrari alla qualità del territorio, quelli, appunto, della impropria occupazione di suolo attraverso il proliferare delle seconde case. Di fatto l'occupazione di suolo attraverso il lassismo dell'abusivismo e forme di permessivismo indecoroso ha prodotto effetti deprecabili di uso di siti di alto valore ambientale. Avere però posto per anni la risorsa turistica come valore antieconomico ha, d'altro canto, generato forme di ostracismo sulla opportunità di governare una risorsa spendibile. Il turismo viene infatti ancora considerato per lo meno come un disvalore non dimensionabile, eventualmente da aggiungere alle altre funzioni prettamente residenziali. Questa condizione del turismo inteso come nemico della pianificazione, a cui si sono aggiunte ipotesi per una idea di occupazione di suolo necessitato ad essere governato solo per le attività del secondario, per la residenza stabile e per i servizi di standard, ha di fatto escluso un settore importante dagli obiettivi del pianificare. Lo stesso *zoning* nasce per governare l'ingresso dell'industria nella forma della città e per dare forma ad una nuova dimensione del rapporto residenza lavoro. Per queste ragioni lo sviluppo della ricerca ha dovuto abbandonare le posizioni troppo legate ad un passato oramai inesistente. Occorreva girare pagina pur se nella continuità di un pensiero che possiede storie, impegni, volontà e capacità di lavoro. Il primo passo, come abbiamo detto, era abbandonare le partigianerie, interrogarsi quindi del perché di alcune mutazioni e essere fortemente consapevoli che girare pagina è difficile e che forse si può solo cominciare. Per rispondere a Giuseppe Imbesi, è proprio vero, si è tentato di girare pagina, quindi, di superare le posizioni di parte e di guardare con occhi nuovi le questioni che riguardano il pianificare.

Dopo tanto dire rimane la domanda del *come modificare alcuni aspetti della tradizione culturale dell'urbanistica*. Nel merito va subito evidenziata una questione. L'urbanistica non è solo regolamentazione del suolo e degli edifici, ovvero, questo aspetto tecnico e legale che pure esiste e permane, se lasciato solo perde le sue ragioni, perde gli scopi sociali che lo animano, per attraversare contraddizioni e ricatti. Se vale solo questo, senza offesa per nessuno, è solo roba per preoccupati uffici tecnici comunali. L'urbanistica da sempre, ovvero dalla sua nascita, è anche ed essenzialmente visione ovvero capacità di interpretare il presente per intravedere e quindi aiutare a determinare il futuro, assumersi alcune responsabilità sul futuro. Il futuro si vede poco anche se si sa che appartiene alla capacità di vedere. La regolamentazione viene dopo. Non è vero che l'interpretazione del presente e la visione del futuro siano cose obsolete. Hanno cambiato padrone, sono andate nelle mani di altre discipline, la socioeconomia, la geografia, l'ecologia hanno svolto questo ruolo interpretativo e visionario. Ne avevano le ragioni e in



qualche modo l'urgenza. Gli urbanisti sono andati dietro queste discipline ben sapendo che ne avevano bisogno. La complessità contemporanea non poteva non avere chiavi interpretative, la relazionalità, la fluidità, i non luoghi, diventavano chiavi interpretative per ambiti e casi differenti, ma ben presenti. Emerge che non può esserci univoca interpretazione e visione più o meno completa, ma che bisogna partecipare a questa incredibile occasione di confronti. Le ragioni del sociale e dell'ambiente sono state messe in evidenza da questi percorsi conoscitivi che cercano visioni e interpretazioni nuove. È mancata però la solidità del territorio, quel territorio fatto di uomini e cose che può contribuire a dare nuove opportunità non solo regolamentative e protocolli ma anche ed essenzialmente interpretative per confluire verso nuove capacità di aggregazione non solo letterarie.

Se la pianificazione vuole uscire dalle secche della regolamentazione deve necessariamente accettare queste sfide ed avere la pazienza di rivedersi e interpretare di nuovo le proprie ragioni, uscendo dai limiti della mera tecnica. Per questo l'esperienza di questa ricerca sul turismo spinge verso nuove consapevolezze di responsabilità e mette al centro delle questioni la necessità di essere urbanisti militanti non solo perché ci si batte per quel vincolo o per l'eliminazione di quella bruttura, ma perché si indicano le strade da percorrere per attraversare con scopi adeguati la nostra contemporaneità.

Il turismo ci ha svelato alcune strade a cui si può dare credito per rispondere anche alla seconda domanda di Imbesi ovvero *alla riconsiderazione degli strumenti di intervento su cui si è costruita la disciplina urbanistica senza negarli ma neppure enfatizzarli*. La questione posta dalla domanda è importante. Oggi più che mai la problematica degli strumenti è essenziale. Patrizia Gabellini tempo addietro ci rimproverò, in un convegno, del fatto che i medici protocollavano tutto rendendo ufficiali e condivise essenzialmente le procedure, mentre noi urbanisti, che pur abbiamo da curare questioni non irrilevanti, protocolliamo di meno. In verità la questione è che per ragioni differenti mentre i medici si sono apparentati con le scienze fisiche, gli urbanisti si sono apparentati con le scienze sociali, che comprendono anche le manifestazioni artistiche e si sa che l'artista è un individualista sfrenato e per tutto ciò ha anche le sue ragioni. Di fatto nel nostro mestiere si è protocolmato molto, troppo, ma solo in modo individualistico. Ciascuno ha protocolmato di suo nel disperato tentativo di passare alla storia. La questione del proliferare delle leggi urbanistiche prima e dopo la modifica del titolo V della Costituzione dimostra questa strana condizione. Occorrerà forse avviare una dialettica diversa, fondata sull'ascolto e sullo scambio e non su "chi arriva prima è meglio", ovvero, come dicono in Sicilia a metafora di cose antiche "chi acchiappa il turco è suo". In questi anni si è confermato uno strano fraintendimento, la vittoria non è data dal fatto di chi riesce ad azzardare ipotesi interpretative più adeguate come avviene in quasi tutte le discipline compresa la fisica, bensì a chi trova le tecniche

migliori per risolvere problemi non risolvibili. Ne nasce un proliferare delle tecniche, dove dentro quelle tecniche non c'è più né cultura, né scienza e in verità nemmeno tecniche ma solo pellegrinaggi di slogan. Occorrerà ritrovare il giusto equilibrio tra tecniche e contenuti e la questione del turismo aiuta a capire ciò, come si spera apparirà di seguito. Se ciascuno si inventa un suo protocollo la clinica non c'è più e per l'urbanistica, forse, bisogna ricominciare a pensare alla clinica, ovvero ad un lavoro fortemente interdisciplinare se si vuole avviare un sistema di regole condivise.

Il mutare di *paradigmi dell'urbanistica* è sicuramente connesso con la forza espressa dai *molteplici soggetti sociali* attori di intervento. La terza domanda di Imbesi descrive già una possibile risposta in questo assunto che restringe anche il campo e in parte giustifica l'ipotesi che mettere vincoli conduce ad un liberismo controllato degli innumerevoli soggetti attori altrimenti incontrollabili. Si configura di fatto che il modo in cui chi agisce si orienta dipende dagli indirizzi dettati da interpretazioni, mode, politiche, incentivazioni e quant'altro condiziona le speranze di vita delle comunità.

In tutto questo, quando la pianificazione si esprime solo per vincoli essa viene interpretata come riduzione dei comportamenti. La mancanza di pianificazione, ovvero indirizzi, orientamenti e regole per le decisioni, esprime la solitudine del pianificatore, né basta evocare le politiche in mancanza di politici. Così la forma degli insediamenti, non spiegata nelle sue ragioni produttive, viene relegata a velleità arbitraria, frutto di un approccio anch'esso individualista e di parte, una insana fissazione di pochi. Diviene così importante pensare che la molteplicità dei soggetti attori è oggi una ricchezza non un impedimento o una povertà. La ridistribuzione della ricchezza che questo esprime deve diventare occasione per finalizzare queste ricchezze ad uno scopo. In qualche modo le realtà territoriali che generano turismo esprimono già questo principio in una sorta di autoregolamentazione controllata dove l'interesse comune governa indirettamente scelte e ne impone il rispetto.

La quarta domanda di Imbesi riguarda direttamente gli strumenti di pianificazione e la loro crisi istituzionale. Si è teso a rispondere a questo con differenze tra piani o aspetti regolamentativi e condizioni strategiche della pianificazione. In verità i casi di pianificazione di territori turistici hanno evidenziato in modo abbastanza chiaro (è il caso di San Vito lo Capo, ma anche di alcuni esempi riportati nella parte dedicata alla gestione e valutazione) come porre tematiche regolamentative affiancate da problematiche portatrici di obbiettivi sia una necessità contemporanea: essa ben si alimenta in modo quasi naturale quando si mettono in rilievo obiettivi sostenibili in aree turistiche. In questi anni si è scoperto che le città e i territori non ce la fanno ad attraversare il mondo contemporaneo se lasciati soli. Mancano economie e volontà per la mutazione. Quando non ci sono eventi o motivazioni esterne ad ogni area basta un piano regolamentativo, quando invece vi sono ragioni

esterne, novità che spingono la mutazione, si può accedere ad un piano fortemente retto da obbiettivi e da tempi per raggiungerli. I territori turistici hanno per questo una costante motivazione ma devono accettare un principio fondamentale, non distruggere, attraverso il piano, le risorse che hanno fatto turistici i territori. Di certo occorre, una riforma dell'urbanistica che detti i principi generali della pianificazione, in special modo quando il regime di governo del territorio viene messo in discussione ogni cinque anni per la decadenza dei vincoli delle aree volte all'esproprio per le dotazioni di servizi. Questo ricorrente rifare i piani, di fatto genera sempre nuovi appetiti, in particolare se il piano viene inteso alla vecchia maniera, come azione regolamentativa di promesse di rendite connesse al valore dei suoli. Per andare ancora più dentro la domanda di Imbesi si può dire che certamente la questione dei piani paesistici prima e paesaggistici poi ripropone la problematica della adozione di vecchie tecniche, come lo *zoning* a problematiche del tutto nuove come la conservazione e la messa in valore della natura e della storia. Tutta la ricerca condotta sul turismo appare permeata dalla consapevolezza che, a prescindere dal turismo, non si può ripartire sulle questioni pianificazione e territorio senza attenzioni e principi che generino dalla storia e dall'ambiente le ragioni del futuro. L'andare per territori ha permesso di comprendere che tali ragioni non sono solo patrimonio di urbanisti o pianificatori ma sono un modo di sentire comune e, in particolare, delle imprese che operano in quanto radicate ai valori locali.

Ma proprio qui è il punto e si viene quindi all'ultima domanda di Imbesi. Forse noi urbanisti siamo rimasti *un poco infantili* e ancora ci gingilliamo su tematiche di rendita e di profitto. Il *cambiamento epocale* a cui si assiste pone interrogativi proprio al territorio e a questi occorre dare risposte. Andare verso il nostro moderno non può infatti più significare privilegi per la rendita. Non è, però, combattendo una battaglia frontale contro la sua limitatezza che si muta la qualità del territorio. Occorre invece asservirla alle ragioni delle varie nature di insediamento, ovvero di occupazione di suolo, che oramai non sono più solo la residenza in una società industriale e di poco preindustriale come quando essa nacque. Trasformare la rendita in profitti di impresa significa interrogare le nuove attività che si sviluppano nei territori.

Anche qui i territori animati dal turismo ci danno qualche lezione. Asservire rendite e profitti alle necessità dell'insediamento significa porsi il problema di come si producono economie nella società contemporanea. Nel merito si è fatto un gran parlare della bontà dello sviluppo locale. Si è trattato in generale dello sviluppo di aziende radicate ai luoghi, aziende piccole, medie o medio grandi che siano. Di fatto queste aziende, pur partendo da un rapporto con i luoghi si sono avvantaggiate essenzialmente di reti e rapporti internazionali, assolutamente non locali, allargando il loro mercato con l'utilizzo di strumenti di comunicazione che colpiscono altri luoghi anche lontani

con tecniche di comunicazione immateriale e materiale che possono essere definite, oramai, globali. Di locale in molti casi c'è ben poco, anche perché, se così fosse, le imprese sarebbero già morte per carenza di mercati. Lo sviluppo locale di questi ultimi anni, voluto e incentivato da finanziamenti europei, ha puntato solo sulle aziende e si è avvantaggiato di una crescita delle comunicazioni, oramai capillarmente diffuse, ma ha radicato molto poco sulla capacità di tenuta dei territori e quindi sulla loro qualità. Gli esempi sono molto significativi anche perché in alcuni casi le imprese fanno sforzi notevoli anche per sostenere iniziative a sostegno delle popolazioni insediate, ma ben poco è possibile fare rispetto ai valori pubblici radicati al suolo e riguardanti le qualità della città e dell'ambiente.

Tali pecche non possono essere attribuite alle aziende, e forse nemmeno alle capacità delle amministrazioni di darsi obbiettivi e progetti e praticarli. Di fatto se non si sente la necessità di fare una politica per la qualità degli spazi pubblici, ovvero se non vi sono reali interessi per sostenere queste spese ben poco viene fatto. È evidente che realtà più ricche e dinamiche producono interventi di rilievo anche per gli spazi pubblici, ma esiste una differenza tra parti della città dove si manifestano ragioni di organizzazione e decoro urbano esplicito e aree della città e del territorio della città dove tutto ciò non accade. Persino nelle città turistiche del lago di Como le modalità della cura degli spazi pubblici di Bellagio sono differenti da quelle di Varenna e non solo: la stessa Varenna ha livelli di decoro differenti se si guardano le stradine sulla riva del lago e le strade più sopra connesse alla grande viabilità che viene dalle città vicine. Non parliamo delle differenze tra gli spazi pubblici di Partanna, nel Belice, e gli spazi pubblici di San Vito lo Capo. In generale comunque la natura degli spazi pubblici nelle città segnate dal turismo come Pollica, Altomonte, Noto e quindi Bellagio, Erice, San Vito, è molto più organizzata, decorosa e funzionale di quanto in centri abitati non interessati dallo stesso fenomeno. Ciò indica come tutto questo sistema di valori sia pubblici che privati debbano essere ricondotti a ragioni di interesse. Forse è stato sempre così e lo sviluppo locale dovrebbe saper puntare su questo, ovvero sul trovare motivazioni capaci di tenere alto il livello della qualità complessiva degli spazi.

Il turismo così si configura come una vera grande risorsa territoriale e non si può pensare ad esso come un mero capitolo settoriale ovvero aziendale. Sarebbe un errore considerare il turismo come soggetto di piani di settore, come è accaduto in un passato nemmeno tanto recente. Certo non sono tutte rose e fiori. Le ragioni di un turismo come fenomeno invasivo del territorio, avvertimento che preoccupa anche Imbesi quando indica il proliferare delle seconde case come origine e permanente pericolo, fondano su fenomeni che sono stati oggetto di messa all'indice del settore che non sembrano ancora del tutto debellati. Il turismo pone, invece e comunque, temi nuovi alle ragioni dello sviluppo e si inserisce a pieno titolo come correttore e stimolante

occasione per una revisione delle ipotesi fondanti la disciplina urbanistica. Il richiamo ai valori dell'ambiente, del paesaggio, della storia, il crescere di una domanda nuova di conoscenza e di interrelazioni, lo stesso sentirsi sotto osservazione da parte di una comunità più ampia di quella insediata, il limite mostrato da quelle intraprese che hanno fatto del territorio una occasione di sfruttamento separato, stanno ponendo nuovi temi alla gestione del territorio di cui non si può non tenere conto.

Visioni territoriali e nuove mobilità aprono verso l'esigenza di produrre più aggiornati progetti e piani integrati per il turismo nella città e nell'ambiente. La ricerca ha provato a fornire argomentazioni a questo tema con riflessioni, dati, esempi al fine di indicare, partendo dalle stesse realtà analizzate e vissute nei seminari e nelle visite sul campo una evoluzione di modelli e speranze praticabili. Necessariamente tutto si evolve e le ragioni del *Grand Tour* vanno ritrovate nelle ragioni e nei territori di oggi, dove la cultura della scoperta non è solo un bagaglio del visitatore ma un patrimonio che appartiene ai territori stessi.

È così che bisogna avere la consapevolezza che la ricerca finisce lì dove comincia, solo che nel percorso si arricchisce di nuove consapevolezze, di elementi prima non visti. Il bello è se a fine percorso si riesce anche a cambiare l'ottica dell'inizio. Per questo basta rileggerla tutta e per questo è utile darne conto in un libro.

## *Autori*

*Mauro FRANCINI*, professore associato di Tecnica urbanistica presso l'Unical. Svolge attività di ricerca sugli strumenti di pianificazione e di gestione urbana e territoriale. Responsabile del LabPT, direttore della Scuola Estiva Unical, coordinatore di diversi progetti di ricerca transnazionali e nazionali, direttore della collana editoriale PT&URB della F. Angeli, ha tenuto diversi convegni ed è autore di numerose pubblicazioni scientifiche. È coordinatore dell'U.O. Unical del progetto PRIN/08.

*Giovanna FOSSA*, professore ordinario di Pianificazione e Progettazione Urbanistica presso il Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano. I temi prevalenti nella sua attività di ricerca sono la riqualificazione, il paesaggio, il turismo e il *place branding*, soprattutto in contesti metropolitani post-industriali o montani. A livello internazionale collabora in particolare con Regional Plan Association (NY) e col Politecnico di Zurigo. È autore di varie pubblicazioni ed è consulente per masterplan e piani a scala urbana e territoriale.

*Paolo LA GRECA*, professore ordinario di Tecnica e Pianificazione Urbanistica presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Catania, di cui è il direttore. Si è occupato di temi dello sviluppo per l'UE e il Ministero degli Esteri. È stato vice presidente dell'International Society of City and Regional Planners. Ha coordinato svariati progetti di ricerca nazionali ed internazionali ed ha avuto la consulenza scientifica di diversi piani, fra i quali il PRG del comune di Catania.

*Nicola Giuliano LEONE*, professore ordinario di Progettazione Urbanistica presso la Facoltà di Architettura di Palermo. È stato preside della stessa facoltà (2000-07), direttore del Dipartimento di Storia e progetto nell'architettura (1995-2000), segretario nazionale della SIU Società Italiana degli Urbanisti (2006-2011), presidente della stessa dal 2011, promotore, responsabile scientifico e docente di percorsi formativi post laurea nazionali e internazionali connessi al turismo. È coordinatore nazionale PRIN/08.

*Elvira PETRONCELLI*, professore ordinario di Tecnica e Pianificazione Urbanistica presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Napoli Federico II, è coordinatore del Dottorato di Ricerca in Ingegneria dei Sistemi Idraulici, di Trasporto e Territoriali, delegato della Federico II in UNISCAPE e membro onorario del CSI CIVVIH (*Comité Scientifique International des Villes et Villages Historiques*) ICOMOS. Dal 2001 al 2009 è stata presidente dei Corsi di Laurea di Ingegneria Edile e di Ingegneria Edile-Architettura.

*Giuseppe IMBESI*, professore ordinario di Tecnica e Pianificazione Urbanistica all'Università di Roma Sapienza, sviluppa da molti anni ricerche in Italia e all'estero sulle implicazioni territoriali del turismo a scala urbana e regionale. Consulente di organizzazioni internazionali (OMT, Habitat, FAO) ha collaborato con comuni e regioni su temi di pianificazione urbanistica e ambientale.



*Angela Alessandra BADAMI*, ricercatore in Urbanistica dell’Università di Palermo, svolge attività di ricerca nel settore dei beni culturali e paesaggistici presso istituzioni italiane e estere; ha condotto ricerche scientifiche per enti pubblici, per la costruzione di banche dati e studi per la prevenzione dei rischi nei confronti del patrimonio culturale. È autrice di numerose pubblicazioni scientifiche di diffusione nazionale e internazionale.

*Giada BINI*, architetto e dottore di ricerca in Pianificazione Urbana e Territoriale. Ricercatrice a contratto fino al 2011 presso l’Università degli Studi di Palermo. Ha indirizzato i suoi studi, verso i temi delle politiche di sviluppo territoriale integrato, del turismo e delle pratiche partecipative. Ha svolto attività didattica e di ricerca presso università italiane ed estere. È autrice di pubblicazioni scientifiche di diffusione nazionale e internazionale.

*Giulia BONAFEDE*, architetto, PhD in Pianificazione territoriale, Master in *Economic policy and planning*, è ricercatore di Urbanistica presso la Facoltà di Architettura di Palermo, dove insegna Urbanistica. È membro del Collegio dei docenti dei Corsi di Dottorato di Ricerca in “Pianificazione urbana e territoriale” dell’Università di Palermo e in “Recupero edilizio e ambientale” dell’Università Federico II di Napoli. Svolge ricerche sulle correlazioni tra marginalità fisica, ambientale e sociale in aree meridionali fragili.

*Antonia CATALDO*, architetto e PhD in Ingegneria delle Reti Civili e dei Sistemi Territoriali, ha conseguito il Master Universitario di II livello in Nuovi Strumenti di Governo e Gestione del Territorio. Dal 2001 svolge attività di ricerca presso il DiPiST e dal 2006 è docente a contratto nella Facoltà di Ingegneria dell’Università di Napoli Federico II. Ha partecipato a diversi progetti di ricerca ed è autrice di pubblicazioni a diffusione nazionale e internazionale.

*Fabio CERNIGLIARO*, urbanista, dottore di ricerca in Pianificazione urbana e territoriale presso l’Università degli studi di Palermo, Dipartimento Città e Territorio. È ricercatore presso l’Istituto Euro Mediterraneo di Scienza e Tecnologia (IEMeST), Dipartimento Ambiente, territorio ed energie rinnovabili dove svolge attività di ricerca su tematiche relative ai Sistemi informativi territoriali. Possiede pubblicazioni su riviste e volumi scientifici di settore.

*Maria COLUCCI*, ingegnere, dottore di ricerca, assegnista di ricerca presso l’Unical, dove svolge attività di ricerca su temi inerenti la pianificazione territoriale e urbana, con particolare riferimento ad approcci e tecniche partecipative, qualità urbana in termini di sostenibilità e sicurezza, sviluppo locale integrato. Svolge attività di tutoraggio in diversi corsi di Ingegneria Civile ed è autrice di numerosi contributi scientifici.

*Vincenzo DE STEFANO*, Ingegnere per l’Ambiente e il Territorio, è dottorando in Ingegneria dei Sistemi Idraulici, di Trasporto e Territoriali (ISITT) presso l’Università di Napoli Federico II. Nello stesso ateneo è Cultore della Materia delle discipline attinenti il SSD ICAR/20 ed ha partecipato a progetti di Ricerca presso il Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio.

*Valerio DI PINTO*, architetto, è dottorando in Ingegneria dei Sistemi Idraulici, di Trasporto e Territoriali (ISITT) presso l’Università di Napoli Federico II. Nello stesso ateneo è Cultore della Materia delle discipline attinenti il SSD ICAR/20 ed ha partecipato a progetti di Ricerca presso il Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio. È autore di articoli scientifici pubblicati su riviste a diffusione nazionale.

*Andrea FOSSATI*, architetto e dottore di ricerca in Urbanistica Tecnica, è professore a contratto di Tecnica Urbanistica e di Pianificazione Territoriale presso la Scuola di Ingegneria Civile, Ambientale e Territoriale del Politecnico di Milano.

*Tullio GIUFFRÈ*, ingegnere, ricercatore di Strade ferrovie e aeroporti, presso l’Università Kore di Enna, dove insegna presso i corsi di laurea in Architettura e Ingegneria civile ed ambientale. Svolge attività di ricerca nel campo della mobilità e dei trasporti. È assessore all’Urbanistica del Comune di Palermo. Ha al suo attivo numerose pubblicazioni scientifiche.

*Felix GÜNTHER*, è direttore del *Master of advanced studies* (MAS) sviluppo territoriale all’ETH di Zurigo dal 2009. Dirige il *Workpackage 1* “sviluppo territoriale ed infrastrutturale integrato” del progetto strategico Europeo Code 24. La sua ricerca si occupa di processi di collaborazione e ricognizione transfrontaliera. Vice-presidente della delegazione nazionale Svizzera di Isocarp, membro della commissione d’esame dei pianificatori svizzeri e delle associazioni SIA, Otia, Vlp e Rorep.

*Matteo IGNACCOLO*, è professore di Trasporti presso l’Università di Catania e Coordinatore di un Master universitario di II livello sulla mobilità sostenibile. Coordinatore di ricerche di interesse nazionale e di progetti europei. È responsabile scientifico di convenzioni riguardanti temi della mobilità e valutatore di programmi di ricerca ministeriale.

*Paola Nicoletta IMBESI*, architetto, è dottore di ricerca in Urbanistica Tecnica presso il Politecnico di Milano. Cultrice della materia in Urbanistica svolge attività didattica e di ricerca presso la Facoltà di Ingegneria di Ancona, Università Politecnica delle Marche e presso la Facoltà di Architettura di Roma, Università Sapienza.

*Luna INTERLANDI*, ingegnere per l’Ambiente e il Territorio e PhD in Ingegneria dei Sistemi Idraulici, di Trasporto e Territoriali, è professore a contratto presso la Facoltà di Ingegneria dell’Università di Napoli Federico II per il corso di Laboratorio di Tecnica Urbanistica I LM in Ingegneria Edile-Architettura. Autrice di pubblicazioni a diffusione nazionale e internazionale è cultore della materia e membro della Commissione urbanistica dell’Ordine degli Ingegneri di Napoli.

*Giuseppe INTURRI*, ricercatore di Trasporti presso l’Università degli Studi di Catania, dove insegna Fondamenti di Trasporti nel corso di laurea in Ingegneria Civile e Ambientale. Svolge attività di ricerca nel campo della pianificazione dei trasporti e della mobilità sostenibile, rappresentando l’Università di Catania in diversi progetti europei e in diverse attività di coordinamento e supporto scientifico per la redazione di piani e studi di mobilità.

*Adamo Carmelo LAMPONI*, architetto, PhD in Pianificazione territoriale ed urbanistica presso l’Università degli studi di Palermo. Docente a contratto di materie urbanistiche presso l’Università deli studi di Palermo e Kore di Enna, è ricercatore e direttore del Dipartimento Ambiente, territorio ed energie rinnovabili, dell’Istituto Euro Mediterraneo di Scienza e Tecnologia (IEMeST). Svolge attività di ricerca su tematiche relative l’evoluzione della Pianificazione territoriale ed è autore di numerose pubblicazioni su riviste e volumi scientifici di settore.

*Daniele LA ROSA*, Ingegnere, è dottore di ricerca in Analisi, Pianificazione e Gestione Integrate del Territorio presso il Dipartimento di Architettura dell’Università di Catania. I suoi interessi includono applicazioni GIS per la pianificazione urbanistica ed ambientale, indicatori ambientali e analisi spaziali a supporto della pianificazione, *Ecosystem Services*, Valutazione d’Impatto Strategica, metodi e modelli per la valutazione paesaggistica. È autore di pubblicazioni su riviste e volumi scientifici di settore di interesse nazionale ed internazionale.

*Francesco MARTINICO*, professore associato di Tecnica e Pianificazione Urbanistica nell’Università degli Studi di Catania. Svolge ricerche sulla pianificazione degli insediamenti produttivi, sulle aree metropolitane e sulla pianificazione strategica e paesaggistica. È responsabile scientifico delle convenzioni di ricerca per il piano Provinciale di Siracusa e per il Prg di Catania. È autore di numerose pubblicazioni scientifiche.

*Fabio NASELLI*, architetto, è ricercatore a t.d. di urbanistica presso l’Università Kore di Enna, dove insegna Progettazione urbanistica, Urbanistica, Tecnica e pianificazione urbanistica. Ha insegnato turismo sostenibile presso università italiane ed estere e ha sviluppato collaborazioni con istituzioni universitarie ed enti di ricerca, in Europa e all’estero, su progetti di ricerca, di Cooperazione allo sviluppo e Master universitari.

*Annunziata PALERMO*, ingegnere, dottore di ricerca, assegnista di ricerca presso l’Unical. Si occupa di pianificazione territoriale strategica di sistemi locali integrati di centri urbani e rurali. Collabora alle diverse attività di ricerca transnazionali e nazionali del LabPT. Svolge attività di tutoraggio in diversi corsi di laurea di Ingegneria Civile e per l’Ambiente e il Territorio. Ha partecipato a diversi convegni ed è autrice di diversi contributi scientifici.

*Antonino PANZARELLA*, architetto, PhD in Pianificazione Territoriale ed Urbanistica presso l'Università degli studi di Palermo e l'Università Paris Est - Institut d'urbanisme de Paris; è ricercatore presso l'Istituto Euro Mediterraneo di Scienza e Tecnologia (IEMeST), Dipartimento Ambiente, territorio ed energie rinnovabili. Svolge attività di ricerca sulle tematiche della rappresentazione dei fenomeni emergenti nella città contemporanea e sull'attrattività dei territori.

*Fulvia PINTO*, ricercatore per il settore scientifico disciplinare ICAR/20 "Tecnica e pianificazione urbanistica". Docente di Tecnica Urbanistica presso la Facoltà di Ingegneria Edile del Politecnico di Milano. Svolge attività di ricerca su tematiche relative al governo del territorio ed allo sviluppo sostenibile delle città. È autrice di numerose pubblicazioni a stampa e relatrice a convegni nazionali ed internazionali.

*Carla QUARTARONE*, è professore ordinario di Urbanistica del Dipartimento d'Architettura Università di Palermo. Premio AESOP 2003 per la didattica, conduce ricerche sui processi partecipativi nella progettazione urbanistica. Ha lavorato a progetti per lo sviluppo di territori in crisi e a progetti di cooperazione internazionale. Ha pubblicato saggi sui temi della costruzione d'itinerari tematici di valorizzazione dei beni culturali e sulla pianificazione per un turismo relazionale integrato nei territori mediterranei.

*Luca RAIMONDO*, architetto, specializzato in Architettura dei giardini e progettazione del paesaggio, Master di 2° livello in Ecologia del paesaggio e pianificazione ambientale è, attualmente, dottorando in Pianificazione urbana e territoriale. Ha insegnato Decoro urbano e fitodiversità presso l'università di Palermo. Svolge la professione di architetto per conto di istituzioni pubbliche e private.

*Elena RUBULOTTA*, ingegnere civile, è dottore di ricerca in Analisi Pianificazione e Gestione integrate del territorio; è assegnista di ricerca nel SSD Trasporti presso nell'Università degli Studi di Catania. Svolge attività di ricerca su: mobilità sostenibile, pianificazione integrata trasporti-territorio, relazione città-porto, trasporto aereo a livello sia nazionale che europeo. È autrice di pubblicazioni di rilievo internazionale.

*Flavia SCHIAVO*, architetto, ricercatore in Urbanistica dell'Università di Palermo, svolge attività di ricerca sui temi dell'ambiente e della letteratura storia sulla città; è docente presso il corso di laurea in PTUA. È autrice di numerose pubblicazioni scientifiche di diffusione nazionale e internazionale.

*Marialuca STANGANELLI*, architetto e PhD, è ricercatore di Tecnica e Pianificazione Urbanistica presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Napoli Federico II dove insegna Sistemi Informativi Territoriali. Membro del Collegio dei docenti del Dottorato in Ingegneria dei Sistemi Idraulici, di Trasporto e Territoriali, è autrice di numerose pubblicazioni sui temi del paesaggio storico e della prevenzione e mitigazione dei rischi naturali.

*Ferdinando TRAPANI*, architetto e professore associato in urbanistica nella Facoltà di Architettura di Palermo, esperto Formez di pianificazione urbanistica e di programmazione regionale per le politiche di sviluppo locale. Ha coordinato unità regionali di ricerca nel turismo sostenibile organizzando la terza conferenza internazionale di turismo relazionale integrato al Cairo nel 2009. Si è occupato di progetti di comunitari come coordinatore di progetti pilota.

*Maria Francesca VIAPIANA*, ingegnere, dottore di ricerca, ricercatore di Tecnica e Pianificazione urbanistica presso l'Unical, dove insegna Pianificazione Territoriale. Svolge attività di ricerca sui temi delle forme di pianificazione e di programmazione urbana e territoriale, con particolare riferimento al ruolo dei sistemi di mobilità nei processi di rigenerazione urbana di piccole e medie città. Ha partecipato a progetti di ricerca ed è autrice di pubblicazioni scientifiche.